Année 1960. — N° 22. Le Numéro : 0,50 NF 18 Décembre 1960.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS

DU

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

ABONNEMENTS : FRANCE ET OUTRE-MER : 8 NF ; ETRANGER : 12 NF
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS-15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

SESSION DE 1960

Séances des 25 et 26 Octobre 1960.

PERSPECTIVES D'UTILISATION DE LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE

(Question dont le Conseil économique et social s'est saisi en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. Georges Le Hénaff.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE. — *L'armement français. — Moyens dont il dispose.*

I. — La flotte marchande française.

1° Le tonnage.
a) Evolution.
b) Perspectives.

2° L'adaptation de la flotte française aux conditions actuelles du commerce maritime.
a) Modifications du pourcentage des différentes catégories de navires.
b) L'accroissement du tonnage des navires.
c) Spécialisation de ses navires.
d) Rajeunissement de la flotte et améliorations techniques.

II. — Les affrètements.

1° Les affrètements au voyage.
a) Tonnage affrété.
b) Sens du trafic.

2° Les affrètements à temps.
a) Tonnage affrété.
b) Le prix de l'affrètement.

III. — Les effectifs de la marine marchande française.

1° Le personnel navigant.
a) Evolution des effectifs.
b) Comparaison avec les effectifs étrangers.
2° Le personnel sédentaire.

Les résultats obtenus par le pavillon français.

IV. — Le trafic maritime français.

1° Résultats d'ensemble.
2° Domaine d'activité.
a) Le tramping.
b) Les lignes régulières.
c) Les transports sous contrats.
3° Le trafic réalisé.
4° Les conditions du trafic maritime français.
a) Trafics protégés.
b) Les trafics en concurrence.
5° Les courants de trafic.
6° Les perspectives du trafic.

V. — Le chiffre d'affaires de l'armement français .

1° Les recettes.
a) Transports de pétrole.
b) Transports traditionnels.
c) Recettes de passages.
2° Les investissements.

DEUXIÈME PARTIE

VI. — La crise mondiale.

Ses causes.

a) La concurrence de l'aviation.
b) L'excédent de tonnage.
c) La multiplication des pavillons.
d) Les modifications de technique de transport.
e) Les pratiques discriminatoires.
f) Les pavillons de complaisance.

VII. — La position de l'armement français dans la crise mondiale.

A. — Situation actuelle.
B. — Perspectives d'avenir.

VIII. — Les dépenses d'exploitation de l'armement français.

a) Charges financières.
b) Charges fiscales.
c) Soutes et approvisionnements.
d) Frais de port et de pilotage.
e) Frais généraux et d'agences.
f) Les assurances.
g) Avaries et manquants.
h) Nourriture des passagers.
i) Charges d'entretien, de réparation et de classification.
Rémunération.
Charges sociales.

A. — Régime appliqué à l'armement français.

1. Les charges de sécurité sociale.
2. Les charges réglementaires.
3. Les charges contractuelles.

B. — Comparaison entre les charges de la marine marchande et les charges du régime général français.

1° Charges de sécurité sociale.

Les pensions.
Les prestations familiales.
Accidents du travail.
Assurance maladie.
Invalidité.
Maternité.
Décès.

2° Les charges réglementaires.
3° Les charges contractuelles.

C. — Comparaison entre le régime appliqué à l'armement français et le régime des charges sociales à l'étranger.

IX. — Conclusions.

1° La flotte.

a) Les paquebots.
b) Les pétroliers.
c) Les cargos.

2° L'armement.

a) Problèmes de structure.
b) Problèmes financiers.
c) Problèmes fiscaux de l'armement.

Perspectives d'avenir de l'armement français.

Les charges de l'armement français.

Le Conseil économique et social a donné le 23 mars 1960 un avis sur les problèmes posés par la situation de la construction navale française.

Les travaux préparatoires ont révélé l'étroite imbrication de tous les problèmes en matière de marine marchande.

Aussi, le 23 mai 1960, le bureau a-t-il décidé de confier à la section des transports et du tourisme du Conseil économique et social, l'élaboration d'un avis sur les perspectives d'utilisation de la flotte marchande française.

Ce travail pour lequel ont été entendus :

Monsieur le ministre des travaux publics et des transports ;
Monsieur le secrétaire général de la marine marchande, et
Messieurs les représentants des armateurs et des personnels intéressés,

est présenté par M. Le Hénaff.

Il comporte un rapport et un avis traitant notamment :

Dans une première partie :

a) Des moyens en matériel et personnel dont l'armement français dispose et disposera dans les prochaines années ;

b) Des résultats obtenus tant en trafic qu'en chiffres d'affaires ;

Dans une deuxième partie : de la crise actuelle des transports maritimes et de la situation propre du pavillon français dans cette crise ;

La troisième partie de ce document présente des suggestions propres à permettre à la flotte marchande française :

D'une part, de faire face à la crise actuelle ;
D'autre part, de jouer, dans les meilleures conditions possibles, son rôle économique et social.

Dans toute la mesure du possible les éléments statistiques ont été groupés en annexe.

PREMIERE PARTIE

L'ARMEMENT FRANÇAIS

Moyens dont il dispose.

I. — LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE.

1° LE TONNAGE

a) Evolution.

En 1939, avec 2.934.000 tonneaux de jauge brute, la flotte marchande française représentait 4,2 p. 100 de la flotte mondiale et s'y classait au 8e rang derrière la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, le Japon, la Norvège, l'Allemagne, l'Italie, la Hollande.

Au 1er septembre 1944, le tonnage disponible était tombé à 800.000 tonneaux de jauge brute.

Au 1er janvier 1960, la flotte française a presque retrouvé son rang de 1939 (voir en annexe I le tonnage des différentes flottes de commerce mondiales en juillet 1959). Mais elle ne représente plus que 3,7 p. 100 du tonnage mondial bien que son tonnage propre ait été porté à 4.460.000 tonneaux de jauge brute pour 798 navires.

b) Perspectives.

Pour la fin de l'année 1961, le troisième plan a fixé les objectifs suivants :

Si les *Liberty* et certains navires âgés sont maintenus en service : 5.373.000 tx j. b. dont 13 p. 100 de navires à passagers — 43 p. 100 de pétroliers — 44 p. 100 de cargos.

Dans le cas contraire : 5.121.000 tx j. b. dont 12 p. 100 de navires à passagers, 45 p. 100 de pétroliers et 43 p. 100 de cargos.

Le tonnage prévu pour les cargos est de 2.380.000 tx j. b. contre 633.000 tx j. b. pour les paquebots.

Le tableau publié en annexe 2 permet de faire à ce sujet le point au 1er janvier 1960.

Les objectifs prévus ont été en grande partie atteints au cours des trois premières années d'exécution du plan en cours.

Le tableau ci-dessous révèle une similitude presque parfaite entre les prévisions et les livraisons.

LES LIVRAISONS

Comparaison entre les prévisions du Commissariat général au plan et les livraisons de navires.

ANNÉES	PRÉVISIONS	LIVRAISONS
1957.....	458.000 tx j. b.	454.000 tx j. b.
1958.....	438.000 tx j. b.	423.000 tx j. b.
1959.....	456.000 tx j. b.	419.000 tx j. b.
1960.....	512.000 tx j. b.	512.000 (prévisions).
1961.....	566.000 tx j. b.	570.000 (prévisions).
	2.430.000 tx j. b.	2.378.000 tx j. b.

Source : Commissariat général au plan.

Mais si le programme de construction élaboré en 1957 n'a pas été profondément remanié, le développement rapide de l'exploitation des pétroles sahariens, l'amenuisement des importations de charbon, le retard dans la mise en exploitation des gisements miniers africains ont eu pour conséquences :

— l'annulation de certaines commandes (notamment des pétroliers de 50 à 70.000 t. p. l.) ;

— le report de la date de livraison de pétroliers, minéraliers et charbonniers ;
— la transformation des caractéristiques de navires en commande.

Par contre, la légère reprise du trafic enregistrée en 1959 a permis de compenser en partie ces modifications par des commandes nouvelles ainsi réparties :
— 1 paquebot de 10.000 tx j. b. ;
— 11 cargos ;
— 4 bananiers ;
— 1 butanier.

De sorte qu'au 1er janvier 1960, le tonnage global des navires en construction s'élevait à 560.000 tx j. b. ainsi répartis :
— 338.000 tx j. b. de navires citernes ;
— 160.000 tx j. b. de cargos ;
— 60.000 tx j. b. de paquebots.

Si l'on y ajoute le programme en commande (1) à la même date on arrive à un total de 1.051.800 tonnes dont la livraison devrait s'échelonner ainsi :

(1) Voir en annexe 3 le tonnage de construction ou en commande dans le monde.

Livraisons prévues de navires neufs.
(Commandes et constructions en cours au 1er janvier 1960.)

	1960		1961		1962		1963		TOTAL	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Paquebots	»	»	1	60.000	1	10.000	»	»	70	70.000
Cargos	14	64.000 tx. j. b.	9	37.000	»	»	»	»	23	101.000
Gros porteurs	6	65.000	6	84.000	2	31.000	»	»	14	180.000
Bananiers	6	30.000	2	10.000	2	10.000	»	»	10	50.000
Pétroliers	9	272.000	7	198.000	2	65.000	3	115.000	21	650.000
Total	35	431.000	25	389.000	7	116.000	3	115.000	70	1.051.000

Sources : Comité central des armateurs.

Le rythme des livraisons serait donc inférieur à celui que le plan a prévu. C'est ainsi qu'en 1960, le déficit par rapport aux prévisions du plan est de 80.000 tx j. b.

Les radiations.

Corrélativement les radiations (ventes à l'étranger, ventes à la démolition, pertes par sinistres), connaissent une augmentation sensible. Elles ont doublé entre 1958 et 1959, passant de 100.000 à 200.000 tx j. b.

Il faut admettre que jusqu'en 1963, 330.000 tx j. b. supplémentaires seront radiés (140.000 tx j. b. de paquebots, 110.000 tx j. b. de pétroliers ; 80.000 tx j. b. de cargos).

De sorte qu'en 1963, la composition de la flotte de commerce française, y compris les liberties ships et les T 2, sera probablement la suivante :

Navires à passagers	526.000 tx j. b.
Pétroliers	2.313.000 —
Cargos	2.343.000 —
Soit, au total	5.182.000 tx j. b.

Ce chiffre, rapproché des prévisions du commissariat général du plan, permet de constater que les objectifs prévus pour 1961 ne le seront qu'en 1963 en ce qui concerne le tonnage global de la marine marchande française.

Parallèlement au développement du tonnage, l'armement français a poursuivi un effort d'adaptation et de rajeunissement de sa flotte.

2° L'adaptation de la flotte française aux conditions actuelles du commerce maritime

a) *Modifications du pourcentage des différentes catégories de navires.*

Les *navires à passagers* représentaient, en 1939, 43 p. 100 du tonnage total de la flotte de commerce française. Ils en représentaient encore 23 p. 100 en 1954.

Depuis cette date une diminution de tonnage est amorcée dans cette catégorie de navires : elle porte sur 6 p. 100 de la flotte de paquebots en 1958 (retrait de l'*Ile de France*, 44.000 t. j. b.). Elle a été de 2,47 p. 100 en 1959 (vente de l'*Athos-II*, 15.000 t. j. b.).

Pendant le même temps un seul paquebot est entré dans la flotte française : le *Napoléon*, 4.500 tx j. b.

De sorte que, au 1er juin 1960, le tonnage des navires à passagers ne représente plus que 14 p. 100 du tonnage total de la flotte de commerce française.

Les *pétroliers* représentaient 12 p. 100 de ce tonnage en 1939, 25 p. 100 en 1954 et 40 p. 100 en juin 1960.

En 1959, la flotte pétrolière s'est accrue de 8,43 p. 100 contre 18 p. 100 l'année précédente.

Le ralentissement du rythme d'accroissement est le résultat à la fois :
— de la diminution du tonnage entré en service (250.000 tx j. b. en 1959 contre 275.000 tx j. b. en 1958) ;
— et surtout de l'accroissement des radiations (13 unités pour 190.000 tonnes de p. en l. en 1958).

Les *cargos*. — En juin 1960, les cargos représentent 46 p. 100 du tonnage de notre flotte contre 45 p. 100 en 1939 et 52 p. 100 en 1954.

L'accroissement pour 1959 a été de 5,15 p. 100 avec 32 unités nouvelles.

Les radiations ont porté sur 29 unités dont 4 petits caboteurs et 5 liberties-ships.

En résumé, au cours des trois dernières années, l'effort d'adaptation de l'armement français aux conditions du commerce maritime s'est traduit par les variations suivantes dans la répartition du tonnage :

Répartition du tonnage dans la flotte marchande française.

	1er JANVIER 1958	1er JANVIER 1959	1er JANVIER 1960
Navires à passagers	17 %	14,7 %	13,7 %
Pétroliers	35,5 %	38,8 %	40 %
Autres navires	47,5 %	46,5 %	46,3 %

La diminution de la flotte des navires à passagers et l'accroissement des pétroliers sont ainsi mis en évidence.

Si l'on compare ces chiffres aux chiffres mondiaux ci-dessous :

Répartition du tonnage dans la flotte marchande mondiale au 1er janvier 1960.

Navires à passagers, 10,2 p. 100 ;
Pétroliers, 32,8 p. 100 ;
Autres navires, 52 p. 100,

et aux objectifs du troisième plan :

Navires à passagers, 12 ou 13 p. 100 selon les hypothèses courtes ou longues ;

Pétroliers, 45 ou 43 p. 100 selon les hypothèses courtes ou longues ;

Autres navires, 43 ou 44 p. 100 selon les hypothèses courtes ou longues,

on peut constater que la flotte marchande française poursuit son adaptation compte tenu à la fois :

— de ses propres perspectives d'emplois ;
— des tendances générales dans l'évolution de la flotte mondiale.

La nécessité est apparue, pour éviter l'appel aux pavillons étrangers et pour rechercher l'abaissement du coût unitaire du transport de faire porter parallèlement l'effort d'adaptation de la flotte française sur :

b) *L'accroissement du tonnage des navires.*

Les pétroliers radiés en 1959 s'échelonnaient entre 15.000 et 20.000 tonnes de port en lourd.

Sur les 16 navires entrés en service, 9 représentent 30.000 tonnes de p. en l. et 3, 40.000 t. p. l. ou davantage.

En 1960, deux pétroliers de plus de 50.000 t. p. l. sont entrés dans la flotte française.

Sur les 21 pétroliers en commande, on compte :

— 3 navires de 30 à 40.000 t. p. l. ;
— 13 navires de 45 à 55.000 t. p. l. ;
— 2 navires de 73.000 t. p. l.

Pour les cargos, parmi les entrées de 1959, quatre unités s'échelonnent de 16.000 t. p. l. à 21.000 t. p. l.

c) *Spécialisation de ses navires.*

Deux cargos aluminiers sont entrés dans la flotte en 1959. Un méthanier et huit bananiers y entreront bientôt.

d) *Rajeunissement de la flotte et améliorations techniques.*

Les annexes n°s 4, 5 et 6 mettent en évidence l'effort de rajeunissement réalisé par l'exécution des programmes de construction navale depuis la fin de la guerre.

L'incorporation de navires neufs et l'élimination de vieilles unités se sont traduites par un rajeunissement spectaculaire de la flotte française en 1959. Elle ne compte plus que 5,8 p. 100 de navires de plus de vingt ans au 1er janvier 1960 contre 8 p. 100 au 1er janvier 1959.

L'annexe 5 et le tableau ci-dessous permettent de constater que ce rajeunissement porte surtout sur les pétroliers et les navires spécialisés.

Age moyen des différents navires de commerce français.

	NOMBRE	TONNEAUX	AGE moyen.
Paquebots (mot. et vap.)	41	399.359	15,53
Paquebots mixtes (mot. et vap.)	17	153.548	8,74
Pétroliers (mot. et vap., y compris citernes à gaz)	172	1.821.354	6,91
Cargos (mot. et vap.)	480	1.922.044	10,35
Cargos mixtes (mot. seulement, vap. néant)	10	42.588	10,39
Cargos fruitiers (mot. et vap.)	32	134.164	9,50
Navires spécialisés (citernes à vin, huile) :			
Vin	10	18.653	13,95
Huiles	3	4.725	6,43
	765	4.496.435	»

L'annexe n° 6 prouve que la flotte française est sensiblement plus jeune que la moyenne de la flotte mondiale dont 17,6 pour 100 du tonnage (15 millions de tx j. b.) sont constitués par des navires âgés de plus de vingt ans.

***

Il résulte donc des données ci-dessus que, qualitativement, l'armement français dispose d'une flotte bien adaptée à ses besoins et qui supporte avantageusement la comparaison avec les flottes concurrentes.

Quantitativement, le tonnage français s'est accru de :

1,6 p. 100 en 1956 ;
4 p. 100 en 1957 ;
9 p. 100 en 1958 ;
5,3 p. 100 en 1959.

Son coefficient d'accroissement est donc sensiblement identique au pourcentage d'augmentation de la flotte mondiale qui a été de 7 p. 100 en 1958 et de 6 p. 100 en 1959.

On peut donc constater, en conclusion de ce premier chapitre, que l'armement français ne subit pas de handicap du fait de la qualité du matériel naval dont il dispose.

II. — LES AFFRETEMENTS.

Pour faire face à certains transports occasionnels ou parfois permanents, l'armement français et les chargeurs ont recours aux affrètements de navires étrangers. Le tonnage français est, en effet, parfois insuffisant pour assurer l'ensemble des besoins et présenter toujours des navires adaptés, soit en tonnage, soit en caractéristiques, aux transports offerts. Il serait évidemment possible à un armateur de s'abstenir d'affréter des navires étrangers pour tenir une ligne. Mais si un trafic ne peut pas être effectué par un navire français, il est encore préférable de le desservir avec des affrétés étrangers car l'armement français tire un bénéfice de cette exploitation et il crée ou maintient ainsi un ensemble de liens commerciaux dont bénéficie le pays.

Ces affrètements, en dépit de la crise, restent très importants et pèsent lourdement sur la balance des comptes. Ils sont réalisés soit par les armateurs, soit par les chargeurs et se font soit au voyage, soit à temps.

Le nombre total des affrètements, soit au voyage, soit à temps, a été en forte baisse entre 1957 et 1958, et cette baisse s'est ralentie entre 1958 et 1959.

En faisant l'analyse du chiffre global on constate que les navires de gros et moyen tonnage sont toujours très demandés.

L'annexe n° 36 donne une idée de la répartition des navires étrangers affrétés par les compagnies françaises. Il est nécessaire de souligner à ce sujet que la situation, en matière d'affrètement, est extrêmement variable en fonction des différentes époques de l'année. Les récoltes de matières premières, telles que le coton et la laine notamment, impliquent un surcroît de trafic maritime de courte durée, et pour y faire face les armateurs ont souvent recours à des affrètements au voyage.

1° Les affrètements au voyage

a) *Tonnage affrété.*

Ce tonnage est surtout utilisé par des chargeurs.

Le tonnage affrété au voyage est étudié dans le tableau suivant pour les années 1957 à 1959 :

Evolution des affrètements au voyage.
(En t. p. l.)

ANNÉES	CARGOS		PÉTROLIERS	
	Cabotage.	Long cours.	Cabotage.	Long cours.
1957	4.875.000	425.000	87.000	253.000
1958	2.975.000	234.000	54.000	98.000
1959	2.279.000	385.000	73.000	109.000

On peut noter une diminution très sensible des affrètements au voyage à partir de 1957 et une reprise sensible de l'affrètement de pétroliers en 1959, conséquence probable de la reprise économique.

Toutefois, si pour 1959 les chiffres globaux des affrètements de cargos sont du même ordre de grandeur que ceux de 1958, il faut signaler qu'ils ont été, dans le détail, influencés par :

— l'irrégularité des transports de céréales ;
— la reprise des importations de bois continentaux ;
— les effets de la mise en service des minéraliers français qui ont abouti à une baisse substantielle des affrètements pondéreux ;
— le développement à l'exportation du trafic de soufre de Lacq.

b) *Sens du trafic.*

Le relevé des trafics effectués par les navires affrétés au voyage révèle que les navires affrétés sont surtout utilisés à l'importation.

Trafics effectués par navires affrétés au voyage.

(En tonnes.)

	1956	1957	1958
Importations de l'étranger....	6.576.023	2.939.771	3.904.359
Exportations vers l'étranger..	2.629.471	1.795.337	1.432.377
Transports intérieurs à la Communauté	1.039.063	741.331	604.449

On constate une intéressante diminution de l'appel au pavillon étranger en ce qui concerne nos exportations et nos transports intérieurs à la Communauté.

2° Les affrètements a temps

a) *Tonnage affrété.*

Le tonnage des navires affrétés à temps a évolué ainsi :

(En tx j. b.)

	PÉTROLIERS	CARGAISON sèche.	TOTAL
1er décembre 1956.....	Inconnu.	257.740	»
1er décembre 1957.....	169.845	217.176	387.021
1er décembre 1958.....	138.845	177.994	316.839
1er décembre 1959.....	133.761	244.628	378.389

Ces affrètements sont surtout réalisés par des armateurs.

Si le tonnage affrété à temps a pu être établi dans le tableau ci-dessus, il n'est pas possible de procéder à une ventilation complète des marchandises transportées par ces affrètements car l'armement utilise ces navires pour des transports divers.

b) *Le prix de l'affrètement.*

Il est toutefois possible d'indiquer les dépenses qui en résultent par grandes catégories de marchandises.

Dépenses effectuées pour l'affrètement.

(En millions de francs.)

	1957	1958	1959
Produits pétroliers.....	38.500	13.600	9.676
Charbon	28.500	16.000	4.713
Marchandises sèches diverses au voyage.	11.000	6.700	12.118
Marchandises sèches diverses à temps.	13.800	11.600	12.390
Total	91.800	47.900	38.897

La baisse enregistrée en 1958 se poursuit donc en 1959. Elle est particulièrement importante en ce qui concerne les produits pétroliers et les charbons.

Répartition des dépenses entre armateurs et chargeurs.

(En millions de francs.)

	ARMATEURS	CHARGEURS
1957. — 1er semestre.....	19.032	46.110
2e semestre.....	7.302	19.136
1958. — 1er semestre.....	8.963	18.829
2e semestre.....	6.566	13.524
1959. — 1er semestre.....	7.487	12.039
2e semestre.....	7.198	12.172
1960. — 1er semestre.....	7.951	9.371

De ces premiers renseignements on peut conclure sommairement :

— que l'année 1959 a marqué une légère reprise économique comparativement à 1958 ;

— que la flotte française, dont le tonnage s'est accru pourtant, n'a pu que partiellement faire face à cette reprise malgré la récession des importations de produits énergétiques, pétroliers et charbonniers ;

— que si la balance des comptes s'est néanmoins trouvée améliorée (1), il s'agit de la moindre dépense due aux transports de produits énergétiques et à la baisse des frets. Par contre les dépenses pour les produits secs ont augmenté.

Il est toutefois bon de signaler à ce sujet que les efforts en cours, en vue d'une adaptation de plus en plus étroite de la flotte française au commerce maritime, sont de nature à réduire le nombre des affrètements. Il serait néanmoins souhaitable que les chargeurs s'inspirent de l'attitude de beaucoup de leurs collègues étrangers et fassent le plus souvent possible appel aux navires français.

III. — LES EFFECTIFS DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

1° Le personnel navigant

a) *Evolution des effectifs.*

Au 1er janvier 1960, les effectifs du personnel navigant, y compris le personnel en congé ou malade, s'élevaient approximativement à 10.800 officiers et 32.000 marins.

Les tableaux publiés en annexes 8, 9 et 10 montrent la diminution des emplois au cours de l'année 1959 sur toutes les catégories de navires. Au total, 103 officiers et 573 marins ont quitté leur emploi au cours de cette année, conséquences normales de la crise de transports maritimes et de l'accroissement du tonnage des unités.

Corrélativement, il semble qu'au cours des années 1957 à 1959 le recrutement du personnel officier ne se soit pas ralenti.

Recrutement des officiers de la marine marchande au cours des années 1957 à 1959.

Source : Journal de la marine marchande, novembre 1959 - février 1960.

ANNÉES	PONT		MACHINE	
	Présentés.	Admis.	Présentés.	Admis.
1957.....	508	160	199	97
1958.....	527	160	216	97
1959.....	515	160	356	120

(1) Cf annexe n° 7.

En 1960, la comparaison des navires radiés et des navires entrant en service permet d'affirmer que cette diminution d'emplois navigants se poursuivra (cf. annexe n° 8), l'effectif officier (— 46) étant plus touché que l'effectif subalterne (— 29). Toutefois la diminution totale (75 personnes) est sensiblement moins forte qu'en 1959. On peut même prévoir l'augmentation des emplois à la machine pour le personnel subalterne (294 entrées pour 285 sorties).

Cependant entre 1959 et 1960 les effectifs ont légèrement progressé ainsi qu'en témoigne le tableau suivant.

Au 1er janvier 1960, la flotte de commerce au large employait 36.258 personnes contre 35.363 au 1er janvier 1959.

Ce personnel est ainsi réparti :

Officiers (y compris les dérogataires) :	8.174	en 1960 contre	7.567	en 1959.
Elèves officiers	587	—	552	—
Maîtres	8.176	—	7.996	—
Subalternes de plus de 18 ans	16.665	—	16.335	—
Novices et mousses ..	1.889	—	1.771	—
Femmes agents du service général	169	—	150	—
Pilotins	664	—	590	—

Il est donc probable que pour certaines catégories d'emplois un problème se posera à brève échéance dans la marine marchande. Le nombre des dérogataires tend à diminuer. Mais cette diminution n'est pas identique pour tous les postes et les organisations syndicales ont signalé un déficit très sérieux dans le recrutement notamment des officiers de machine qualifiés.

b) *Comparaison avec les effectifs étrangers.*

Si l'on compare maintenant les effectifs navigants français et les effectifs des navires étrangers, il apparaît qu'on assiste actuellement à un nivellement des effectifs des navires de tous pavillons, tout au moins pour les pays de tradition maritime.

Ce phénomène est dû :

— à l'identité des caractéristiques entre navires du même type dans les différentes flottes ;

— à l'application progressive et de plus en plus généralisée des accords internationaux en matière de sécurité maritime et de travail à bord.

C'est ainsi qu'une récente étude effectuée dans les ports français servant d'escale aux navires étrangers permet d'observer que :

Pour les pétroliers.

Pour les pétroliers de plus de 30.000 t. p. l., les effectifs seraient d'environ 43-44 hommes dans la plupart des flottes, y compris la flotte française.

Les effectifs norvégiens seraient légèrement supérieurs (47-48 hommes).

Pour les pétroliers moyens (15 à 22.000 t.), l'effectif embarqué est de l'ordre de : 40 unités pour la France ;

41 pour la Grande-Bretagne ;

42 pour la Norvège et les Pays-Bas ;

36 pour l'Italie.

Pour les pétroliers de 10 à 15.000 t., pour 38 hommes d'équipage en France, on en relève 40 pour la Grande-Bretagne et la Norvège, 31 pour l'Italie.

Pour les cargos.

Au long cours sur les cargos mixtes, l'écart est parfois plus important.

Pour un effectif de 49 à 51 hommes sous pavillon français, nous trouvons :

50 à 52 hommes sous pavillons allemand ;

43 à 51 hommes sous pavillon norvégien ;

45 à 46 hommes sous pavillon néerlandais ;

35 hommes sous pavillon italien ;

53 à 61 hommes sous pavillon britannique, en raison notamment du personnel de couleur embarqué qui relève d'un statut différent.

La différence tient surtout au personnel A. D. S. G.

Sur les cargos de charge ordinaires les effectifs suivants ont été relevés :

PAYS	8 à 10.000 tx j. b.	6 à 8.000 tx j. b.	5 à 6.000 tx j. b.
France	44-46 t suivant les lignes.	38-39	35-36
Grande-Bretagne	49-53 et 60 sur l'Australie.	42-49 (tramp)	»
Norvège	41	38	40
Italie	37-38	37	28-29
Suède	»	38	36
Allemagne	»	38	31
Danemark	»	»	28-29

Sur les petits cargos, l'effectif des équipages est éminemment variable d'une unité à l'autre, mais reste très comparable entre navires de différentes nationalités.

Sauf en ce qui concerne les navires italiens où les effectifs sont inférieurs de 5 à 6 unités à la moyenne.

Sur les liberties ships les effectifs italiens sont inférieurs de 10 à 13 p. 100 à la moyenne.

Cette proportion atteint 17 p. 100 au moins sous les pavillons de complaisance.

Pour les bananiers, les effectifs français et suédois sont comparables (37 unités).

Les effectifs allemands sont plus faibles (33 unités).

Pour les paquebots les équipages sont difficilement comparables en raison des différences de caractéristiques, de mode de propulsion, de qualité du service.

Officiers. — A l'intérieur des effectifs dont il vient d'être question il est bon de noter que le nombre des officiers embarqués diffère peu avec les armements. Les pays nordiques et anglo-saxons marquent toutefois une tendance à substituer au personnel de maîtrise du personnel officier sous forme d'assistants pour faire face à la complexité des appareils en service et à l'importance accrue de la vitesse des navires.

***

Les effectifs embarqués sont en étroit rapport avec :

— la sécurité à bord ;

— la conduite du navire ;

— l'entretien courant (il semble toutefois que ces travaux s'effectuent en dehors des heures de travail réglementaires) ;

— la législation du travail et son application.

Parmi les pays de tradition maritime la France se trouve en ce qui concerne les effectifs embarqués à égalité avec ses concurrents. Mais elle doit supporter, comme eux, une surcharge sensible par rapport aux pavillons de complaisance.

2° Le personnel sédentaire

D'après les renseignements établis à partir des données fournies par l'union sociale maritime qui gère le service social de l'armement, le personnel sédentaire groupait au 1er janvier 1960 de 7.200 à 7.500 salariés auxquels il convient d'ajouter 1.500 ouvriers affectés aux manutentions et aux réparations. Les petites entreprises, le tramping ou les pétroliers ne disposent que d'un effectif très réduit de personnel sédentaire, alors que les compagnies plus importantes qui exploitent des paquebots et possèdent des agences multiples en France et à l'étranger ont beaucoup plus de charges sous ce rapport. Le pavillon français, à raison même du caractère propre de ses activités principales (lignes régulières - zones d'évolution) est tenu de faire appel à un personnel d'agences plus nombreux que les pavillons concurrents qui font une plus large place au tramping.

Les résultats obtenus par le pavillon français.

IV. — LE TRAFIC MARITIME FRANÇAIS

1° Résultats d'ensemble

Le trafic total des marchandises embarquées et débarquées dans les ports français à l'exclusion du cabotage national est passé de 68 à 70 millions de tonnes entre 1957 et 1958 malgré une légère récession du trafic mondial. Pour 1959, ce chiffre revient à 68 millions de tonnes.

Dans ce trafic, la participation du pavillon français ne cesse de croître (cf. annexe 11).

Participation du pavillon français au trafic des ports français.

ANNÉES	IMPORTATIONS — Proportion.	EXPORTATIONS — Proportion.
1955	58 %	42,5 %
1956	55 %	52 %
1957	48,5 %	53,5 %
1958	59,5 %	54,5 %
1959	63,8 %	55,5 %

A titre de comparaison, la participation du pavillon national au trafic maritime des pays voisins a été relevée dans le tableau ci-dessous :

ANNÉE	PAYS	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1959	Grande-Bretagne ...	52 %	63 %
	Allemagne	34 %	38 %
	Italie	30 %	49 %

Mais la comparaison, *in globo*, de la part du pavillon national dans le trafic des ports nationaux ne reflète qu'imparfaitement la situation réelle.

En France, une partie considérable de la flotte est employée à des trafics soit couverts par le monopole de pavillon, soit intéressant la zone franc, où l'antériorité des positions et la politique ancienne ont permis au pavillon français de conserver jusqu'à ce jour une place prépondérante.

Ainsi, si nous faisons sous pavillon français : 100 p. 100 sur le trafic Algérie et 50 à 80 p. 100 sur le reste zone franc, notre participation au trafic marchandises diverses sur l'étranger est très réduite (15 à 25 p. 100) alors qu'elle atteint 30 à 50 p. 100 pour l'Allemagne et l'Italie.

Ainsi apparaît avec clarté une de nos faiblesses graves.

On remarquera dans le tableau ci-dessous que, dans nos liaisons avec l'étranger :

Les importations de pétrole et de charbon se font en majeure partie par pavillon français, résultat d'une politique constante et persévérante des pouvoirs publics (pétrole) et des armateurs (pondéreux).

Les mouvements de *marchandises diverses*, comme les exportations de produits pétroliers, pour lesquels il n'existe pas une politique de soutien préférentiel du pavillon français, sont au contraire faits en majorité par le pavillon étranger.

Part du pavillon français dans les trafics nationaux.

	IMPORTATIONS			
	De la zone franc.		De l'étranger.	
	En 1958.	En 1959.	En 1958.	En 1959.
Totales	79 %	84,7%	55 %	58,5%
Dont:				
Pétroles	95 %	100 %	65,5%	70 %
Charbons	87 %	100 %	54 %	72 %
Autres marchandises...	78 %	82 %	19,2%	14,5%

	EXPORTATIONS			
	Vers la zone franc.		Vers l'étranger.	
	En 1958.	En 1959.	En 1958.	En 1959.
Totales	87 %	89 %	22,5%	20,2%
Dont:				
Production pétrolière	91 %	92,5%	8,7%	10,1%
Autres marchandises...	85 %	87,5%	30,1%	25,8%

L'appel réduit aux pavillons étrangers, plus encore que la baisse des taux de fret, a eu pour effet de réduire le déficit de la balance des paiements des transports maritimes. La réduction est des trois quarts entre 1957 et 1959.

Le tableau publié en annexe n° 12 indique l'évolution de ce compte depuis 1954.

Mais, telle qu'elle figure à la ligne « Transport maritime » de la balance des paiements, la comparaison entre les recettes (fret, affrètements, passagers) de l'armement français et ses dépenses résultant des transports sous pavillon étranger doit être interprétée, car :

— les règlements caf pour lesquels il est impossible de ventiler la part du fret et la part de la valeur des marchandises n'y sont pas inscrits (ils figurent à la ligne « Marchandises ») ;
— n'y figure que le solde entre les recettes de l'armement et ses dépenses d'escales (approvisionnement, soutes, réparations, divers...).

Aussi, pour isoler le compte du fret, les services de la marine marchande établissent-ils une « balance des frets » qui fait entrer :

— en recettes : le montant des frets payés à l'armement français à l'exportation et aux transports tiers ;
— en dépenses : d'une part, les frets payés à l'armement étranger à l'importation et à l'exportation sur les pays d'outre-mer de la zone franc, d'autre part, les dépenses d'affrètement des navires étrangers par l'armement français.

Les recettes en devises réalisées par l'armement français à l'exportation des pays d'outre-mer de la zone franc vers l'étranger n'y figurent pas. Les résultats de cette balance n'ont donc pas une rigueur absolue mais ils peuvent néanmoins être considérés comme des ordres de grandeur suffisamment approchés.

Soulignons toutefois qu'il n'est pas tenu compte des frais d'escale supportés dans les ports français par les navires étrangers assurant des lignes régulières ou affrétés par des chargeurs et des armateurs français. Ces frais d'escale (droits de port, pilotage, remorquage, manutention, approvisionnements, réparations, rapatriement d'équipage, etc.) représentent des sommes très importantes qui réduisent le déficit de la balance des frets.

L'évolution de ces deux balances (frets et paiements) est parallèle (cf. annexe 12). Mais les sérieuses perturbations enregistrées par la balance des frets entre 1954 et 1958 marquent bien l'extrême sensibilité du commerce maritime à la conjoncture internationale, économique et politique. Recettes et dépenses évoluent dans le même sens. Mais celles-ci constituées en majorité par des transports de pétrole et de produits pondéreux subissent les importantes fluctuations des cours mondiaux.

Les recettes, par contre, provenant principalement des transports de marchandises générales qui s'effectuent aux taux de conférences sont moins soumises à ces aléas. Leur structure a toutefois tendance à se modifier : l'accroissement des exportations sur l'étranger compense les transports pour compte étranger qui vont s'amenuisant. La structure des dépenses reste stable.

Le tableau ci-dessous donne le pourcentage de couverture des dépenses par les recettes :

Pourcentage de couverture des dépenses de la balance des comptes par les recettes dans le trafic maritime français.

ANNÉES	POURCENTAGE	ANNÉES	POURCENTAGE
1954	42 %	1957	32 %
1955	44 %	1958	47 %
1956	33 %		

Mais ce pourcentage de couverture varie essentiellement d'un produit à l'autre.

C'est ainsi que les recettes de transport de pétrole pour compte tiers ont doublé entre 1954 et 1958.

En ce qui concerne les marchandises sèches, l'évolution de ces dernières années a été nettement influencée par l'augmentation, puis la chute brutale des taux de fret et par l'importance des importations de charbon sous pavillon étranger.

Un tableau (annexe n° 13) permet de suivre en détail cette évolution.

2° DOMAINE D'ACTIVITÉ

La flotte marchande française exerce ses activités soit au tramping, soit sur des lignes régulières, soit par transports sous contrats.

a) *Le tramping.*

Invoquant un prix de revient élevé, l'armement français n'a pu prendre part au tramping international qui lui aurait permis de réaliser, comme ses concurrents étrangers, d'importants bénéfices en période de haute conjoncture. Il a cherché, au contraire, à se garantir le plus possible par l'exploitation de lignes régulières, en particulier dans les territoires d'outre-mer ou par le recours aux contrats à long terme pour les cargos et les navires-citernes.

b) *Les lignes régulières.*

Le transport des passagers étant effectué par des compagnies de navigation qui procèdent concurremment aux transports de marchandises, nous diviserons l'armement en deux grandes catégories : *l'armement pétrolier* et *l'armement traditionnel.*

L'armement pétrolier. — En 1960 les armements pétroliers exploitent la quasi-totalité de la flotte pétrolière : 146 navires pour 1.680.000 t. j. b. Cependant 8 d'entre eux possèdent à eux seuls 80 p. 100 du tonnage soit 1.300.000 de t. j. b.

Ce sont par ordre d'importance :

La société martime Shell	240.000	t. j. b. environ.
Compagnie de navigation des pétroles.	220.000	—
Société française des transports pétroliers	202.000	—
Société maritime des pétroles B. P. ..	158.000	—
Société auxiliaire de navigation	148.000	—
Esso Standard	127.000	—
Société des transports maritimes pétroliers	112.000	—
Compagnie nationale de navigation ..	95.000	—

Il est à remarquer que les société pétrolières contrôlent à elles seules 53 p. 100 du tonnage total.

L'armement traditionnel. — Quatre-vingt-treize armateurs exploitent à la même date la flotte traditionnelle composée de 650.000 tx j. b. de navires tx j. b. de charge ordinaire.

Six compagnies dépassent 100.000 tx j. b. :

Compagnie générale transatlantique.	450.000	tx j. b. environ.
Compagnie messageries maritimes....	401.000	—
Compagnie maritime des chargeurs réunis	275.000	—
Société navale Delmas Vielgeux....	120.000	—
Compagnie nouvelle havraise péninsulaire	119.000	—
Compagnie Fraissinet-Fabre.....	106.000	—

Vingt-quatre armateurs, soit 26 p. 100 du total, possèdent 2.250.000 tx j. b. soit 90 p. 100 du tonnage sec et quinze d'entre eux, soit 16 p. 100, 2.015.000 tx j. b., soit 80 p. 100 du tonnage sec.

La flotte passagère est exploitée actuellement pour 650.000 tx j. b. La Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes contrôlent à elles seules la moitié de cette flotte, l'autre moitié étant partagée entre les huit autres armateurs dont la Compagnie maritime des chargeurs réunis qui en contrôle 10 p. 100. La Société générale des transports maritimes 8 p. 100 et la Nouvelle compagnie havraise péninsulaire 8 p. 100.

En 1960 *la flotte bananière* (130.000 tx j. b.), se partage entre quatre compagnies et cinq armateurs qui possèdent chacun un navire :

La Compagnie générale transatlantique possède 46 p. 100 du t. j. b.

La Compagnie Fraissinet-Fabre possède 17 p. 100 du t. j. b.

La Compagnie maritime des chargeurs réunis possède 16 pour 100 du t. j. b.

La Compagnie de navigation fruitière possède 9 p. 100 du t. j. b.

Les cinq armateurs possèdent 12 p. 100 du t. j. b.

En janvier 1960 la *flotte de charge* (1.750.000 tx j. b.) est exploitée par 87 armements dont 22 (soit 25 p. 100 des compagnies) contrôlent 85 p. 100 du tonnage, soit 1.550.000 tx j. b.

Sur les 22 armements, 8 d'entre eux, représentant 9 p. 100 des exploitants, possèdent 60 p. 100 du tonnage j. b. Ce sont :

La Compagnie des messageries maritimes, 265.000 tx j. b.
La Compagnie générale transatlantique, 215.000 tx j. b.
La Compagnie maritime des chargeurs réunis, 190.000 tx j. b.
Société navale Delmas-Vielgeux, 120.000 tx j. b.
Société navale caennaise, 90.000 tx j. b.
Louis Dreyfus et C°, 88.000 tx j. b.
Nouvelle compagnie havraise péninsulaire, 70.000 tx j. b.
Société algérienne de navigation (Schiaffino), 66.000 tx j. b.

c) *Les transports sous contrat.*

Ce genre d'affrètement est essentiellement variable. Il ne peut donc être question de citer des chiffres à ce sujet.

3° LE TRAFIC RÉALISÉ

L'ensemble de la flotte marchande française représente 3,7 p. 100 du tonnage mondial. Mais sa participation aux transports maritimes mondiaux est de l'ordre de 5 à 6 p. 100. Elle ne cesse de croître depuis 1954. Il faut toutefois signaler que ce trafic s'effectue en majorité sur des trajets courts.

Participation de la flotte française aux transports mondiaux

(En millions de tonnes.)

41,7 sur un tonnage mondial de 730, en 1954.
46,2 sur un tonnage mondial de 830, en 1955.
46,9 sur un tonnage mondial de 910, en 1956.
49,9 sur un tonnage mondial de 960, en 1957.
54,2 sur un tonnage mondial de 935, en 1958.

Cependant, à partir de 1959, le trafic de la marine marchande se trouve affecté par un certain nombre de facteurs particuliers auquels les marines marchandes concurrentes demeurent étrangères.

Pour des raisons à la fois économiques (diminution des importations de charbon de 45 p. 100 entre 1958 et 1959), politiques (modification de structure des Etats de la Communauté), commerciales (multiplication des échanges au sein du Marché commun, détournements de trafic français par Anvers [3.278.000 tonnes de transit en sortie de France en 1959 contre 2.876.000 tonnes en 1958]), l'activité des échanges par voies maritimes n'a pas suivi en France, en 1959 une évolution parallèle à celle de l'ensemble du commerce extérieur.

Il s'agit d'un fait absolument nouveau qui peut se matérialiser ainsi :

Les importations totales françaises ont baissé de un million de tonnes entre 1958 et 1959. Les importations par mer ont accusé une baisse de deux millions de tonnes.

Les exportations totales sont passées de 47,6 millions de tonnes à 55,3 millions de tonnes. Le trafic des ports français est resté stationnaire.

Il y a donc là un phénomène qui, s'il se perpétuait, aurait une répercussion importante sur l'avenir de la flotte marchande française.

Il importe alors d'analyser dans quelles conditions s'effectue le trafic marchand français avant d'étudier ce trafic par lignes et par marchandises.

4° LES CONDITIONS DU TRAFIC MARITIME FRANÇAIS

a) Trafics protégés.

L'armement français exerce une activité soumise à une concurrence internationale sévère mais il bénéficie sur un certain nombre de relations de protections de droit et de situations de fait.

On estime que 51 p. 100 du tonnage de la flotte de commerce française sont exploités dans ce cadre.

En 1958 les transports sur les lignes protégées ont porté sur 29 millions de tonnes de marchandises et 1 million 900.000 passagers alors que la flotte marchande française a transporté en tout 2 millions, 6 de passagers et 54 millions de tonnes.

Les protections juridiques et réglementaires :

Elles concernent essentiellement le cabotage national et le trafic entre la France et l'Algérie (monopole de pavillon).

D'autre part, aux termes d'un accord conclu en octobre 1958 entre la France et la Tunisie, le trafic entre les deux pays est réservé par moitié aux deux signataires.

En dehors de ces protections juridiques, il faut signaler :

— que pour les transports pétroliers, le décret du 18 octobre 1950 réserve les deux tiers des importations de pétrole brut nécessaire à la métropole au pavillon français (ou agréé) ;

— que des décrets de 1934 et 1935 réservent au pavillon français les chargements de bananes effectués dans les pays d'outre-mer (à noter que ces textes ne s'appliquent plus aujourd'hui aux chargements effectués dans les pays africains devenus indépendants).

On soulignera que ces protections se présentent, en réalité, comme des priorités accordées pour le chargement des navires français, les transports devant se faire aux tarifs internationaux. Au surplus, elles ne jouent que lorsque la flotte française est suffisante pour faire face aux besoins.

Si ces mesures de protection juridiques sont valables intégralement pour les relations soumises au monopole de pavillon ou faisant l'objet d'accords bi-latéraux elles tendent de plus en plus à s'amenuiser du fait des modifications des structures politiques intervenues dans un grand nombre d'Etats africains.

Les situations de fait :

Elles résultent à la fois :

— de l'antériorité des compagnies de navigation françaises sur ces lignes ;

— des relations normales entre Français établis dans ces régions et armement français ;

— et enfin de la prédominance du pavillon français dans le commerce entre les anciens états de l'Union française de la zone franc et la métropole.

Ces situations de fait ne constituent pas une mesure automatiquement favorable dans la même proportion sur toutes les lignes et pour tous les transports car les tarifs sont le plus souvent limités par l'intervention de l'Etat et ils sont d'autre part plus ou moins liés aux tarifs internationaux.

C'est ainsi que les tarifs et taux de fret sur ces relations n'ont pas bénéficié totalement des effets des dévaluations successives et que le prix du transport de certains produits ou denrées considérés comme étant vitaux pour l'économie de ces pays n'ont subi depuis 1956 que des augmentations relativement faibles.

Il s'ensuit que pour certains armements ces mesures se traduisent dans l'exploitation par des pertes de recettes qui affectent sans aucun doute les résultats comptables.

Mais dans l'ensemble cette situation a été favorable à l'armement français. Sur certaines relations même (les Antilles) elle avait tous les caractères d'une protection de fait.

b) *Les trafics en concurrence.*

Sur les trafics non protégés, l'armement français rencontre plus de difficultés.

Cependant, en raison de la concentration de ses principales activités sur des lignes régulières exploitées depuis de nombreuses années et de la modernisation de sa flotte qui en fait une des plus jeunes du monde, les effets d'une crise à base d'excédent de tonnage ont été atténués.

Les statistiques publiées en annexes 14, 15, 16 donnent, par produits et par zones, la participation du pavillon français au trafic mondial en 1958 et 1959. Elles mettent en évidence l'amélioration des transports pétroliers, à l'importation, à l'exportation et dans les transports tiers (où ils représentent la moitié du trafic).

La stabilité des trafics (avec l'étranger 69 p. 100 en 1958, 67 p. 100 en 1959) (avec la zone franc 25 p. 100 en 1958, 25 p. 100 en 1959) ;

Et surtout l'amélioration de la participation du pavillon français dans le commerce national.

Rappelons ici les objectifs prévus au troisième plan :

Pour les produits pétroliers : le plan estimait que le tonnage importé (39 millions de tonnes) devait en 1961 être constitué par 4 millions et demi ou 9 millions de tonnes en provenance du Sahara. Le reste devait provenir pour les neuf dixièmes du Moyen-Orient et pour un dixième de la zone des Caraïbes.

Sur ces bases la flotte française devait effectuer 80 p. 100 du trafic total, le développement de la production pétrolière du Sahara — difficile à prévoir en 1957 — pouvant permettre de porter à 100 p. 100 cette participation.

En ce qui concerne le charbon, avec les liberty-ships maintenus en service, le pavillon français devait transporter en 1961 5 millions de tonnes de charbons américains sur 6 millions 500.000 tonnes.

Pour les marchandises diverses, le plan prévoyait un trafic de 11 millions de tonnes à l'exportation et 10 millions à l'importation.

Enfin, pour les passagers, les prévisions étaient les suivantes :

— développement probable du trafic des lignes courtes ;

— stabilité d'ensemble sur les liaisons américaines ;

— régression accentuée sur les lignes d'Extrême-Orient, avec tout de même une possibilité de modifications importantes en cas de reprise de l'expansion économique aux Etats-Unis, de participation française au trafic des émigrants et des décisions politiques et économiques dans les territoires d'outre-mer.

Comment se sont réalisées ces prévisions :

5° Les courants de trafic

Le trafic pétrolier.

A l'importation.

La France importe en quasi-totalité des pétroles bruts et le trafic pétrolier s'effectue surtout entre l'étranger et la zone franc.

Mais l'armement français assure en outre une partie des exportations de produits pétroliers ainsi que le transport de ces produits entre pays étrangers.

Les importations de pétrole brut en France (cf. annexe 17).

L'augmentation de la participation du pavillon français est extrêmement sensible (2 millions de tonnes pour un accroissement de 500.000 tonnes des importations). Cette augmentation est particulièrement sensible sur les importations en provenance de la zone franc (+700.000 tonnes) et sur les lignes de la Méditerranée orientale (+500.000 tonnes).

A l'exportation.

Les exportations de produits pétroliers. — Ce sont surtout les exportations de combustibles liquides qui avaient permis à notre commerce d'exportations par voie maritime d'atteindre en 1958, avec 16.900.000 tonnes, un niveau supérieur de 2.000.000 de tonnes à celui de 1957.

En 1959, l'annexe n° 15 révèle que l'accroissement de la participation française au trafic pétrolier à l'exportation (330.000 tonnes) contribue encore pour une large part à l'amélioration de la participation du pavillon national aux exportations françaises.

Les transports pétroliers tiers.

Le tableau ci-dessous fait ressortir l'évolution de ces transports entre 1954 et 1958 :

Transports tiers de produits pétroliers assurés par la flotte française.
(En tonnes.)

Source : Comité central des armateurs.

1954	1955	1956	1957	1958	1959
2.200.000	2.580.000	2.760.000	3.670.000	3.540.000	4.670.000

Il est nécessaire de souligner que les chiffres 1957 ont été influencés par l'action du Petroleum Emergency Group, qui était chargé d'assurer une répartition équitable des livraisons de pétrole en Europe sans tenir compte du pavillon des navires utilisés.

***

Mais il est permis de constater que le développement de la flotte pétrolière française a considérablement réduit l'appel à l'affrètement et aux armements étrangers.

Cette constatation est mise en évidence dans le tableau figurant à l'annexe 18 dont les chiffres ne sont que des ordres de grandeurs, ce qui explique leur non-concordance avec les chiffres figurant aux annexes 14 à 17.

Alors que la flotte pétrolière française devient excédentaire, il est intéressant de relever l'évolution de la participation du pavillon français au commerce du pétrole au cours de ces dernières années.

Participation de la flotte française au commerce pétrolier français.
(En pourcentage.)

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1950	42	47
1951	37	34
1952	43	26
1953	49	32
1954	49	41
1955	57	45
1956	61	50
1957	53	53
1958	65	43,3

La comparaison des deux tableaux ci-dessus montre que si la participation du pavillon français à l'importation de produits pétroliers marque une progression à peu près continue, il n'en est pas de même à l'exportation. Ce qui laisse à penser que, dans la conjoncture actuelle c'est l'acheteur qui tend à imposer le pavillon dans l'exportation vers les pays tiers.

Le trafic des matières sèches.

Ce trafic est effectué par l'armement français :

— soit à l'intérieur de la zone franc ;
— soit entre la zone franc et l'étranger ;
— soit entre pays étrangers.

Les annexes 14 à 16 donnent en chiffres globaux l'importance de ce trafic, dont l'étude détaillée est entreprise ci-dessous.

A l'intérieur de la zone franc :

Trafic des matières sèches :

a) Dans la zone protégée Algérie et Tunisie (cf. annexe n° 19).

Ce trafic couvert par le monopole du pavillon et un accord international représente 20 à 21 p. 100 des recettes totales de l'armement français et 38 à 40 p. 100 du chiffre d'affaires réalisé par celui-ci avec la zone franc.

Il est caractérisé :

— par le faible accroissement du trafic à l'importation contrastant avec le développement spectaculaire des exportations qui ont doublé entre 1954 et 1958 ;
— par la très faible participation des armements étrangers ;
— et l'importation insignifiante des navires étrangers affrétés.

b) Entre la France et les autres pays d'outre-mer de la zone franc (cf. annexe n° 20).

Dans ce secteur le trafic croît à l'importation, se maintient péniblement à l'exportation, mais la part du pavillon français à l'exportation s'y est trouvée fortement ébranlée en 1957 en raison de la crise provoquée par la fermeture du canal de Suez et la raréfaction du tonnage disponible.

La situation semble être, depuis cette date, en voie de redressement.

Entre la zone franc et l'étranger :

Il est possible de distinguer deux courants de trafics :

— le premier entre les pays d'outre-mer de la zone franc et l'étranger dont le total *n'est pas connu*, mais on peut indiquer que les transports assurés par le pavillon français sur ces trafics sont passés de 600.000 tonnes en 1958 à 1.100.000 tonnes en 1959 ;
— le deuxième entre la métropole et l'étranger représente au total (importations et exportations réunies) 16,7 millions de tonnes dont 28 p. 100, soit 4,7 millions de tonnes ont été assurés par le pavillon français.

Le trafic tiers :

Il est difficile d'établir à ce sujet des statistiques précises.

Mais la crise économique esquissée en 1957-1958 a eu des répercussions incontestables sur le trafic des marchandises sèches.

Le tableau ci-dessous donne une idée de cette évolution :

	1955	1956	1957	1958
	(En tonnes.)			
Charbons	435.000	280.000	250.000	165.000
Marchandises pondéreuses, minerais, phosphates, pyrites, engrais	1.375.000	1.320.000	1.380.000	1.121.000
Céréales, sels, marchandises diverses...	1.370.000	1.500.000	1.645.000	1.946.000
Total marchandises solides	3.180.000	3.100.000	3.275.000	3.232.000

L'annexe n° 21 récapitule le trafic effectué entre la zone franc et l'étranger et entre pays étrangers, à l'exclusion du trafic entre pays d'outre-mer de la zone franc.

L'annexe n° 22 souligne l'importance qu'y prennent les transports de charbon.

Elles permettent de constater la diminution progressive de l'appel aux armements étrangers pour assurer les transports de marchandises sèches tant à l'importation qu'à l'exportation.

Le trafic des passagers.

Evolution d'ensemble.

Le tableau publié en annexe n° 23 indique l'évolution du nombre des passagers entre 1950 et 1959.

Ce trafic marque une augmentation de 285.000 unités par rapport à 1958 et atteint ainsi son chiffre le plus élevé depuis neuf ans.

Le pavillon français a bénéficié de cette augmentation sur l'année précédente (mais sa participation au trafic total diminue : 52,7 p. 100 en 1959 contre 54,2 en 1958, 43 p. 100 en 1950).

Evolution par ligne (cf. annexe n° 24).

Le trafic avec la Corse est en augmentation spectaculaire avec 285.000 passagers en 1958 contre 210.000 en 1954.

Ce phénomène, lié au développement touristique de l'île, a toutes chances de s'accroître au cours des prochaines années. La mise en service du *Napoléon*, bateau parfaitement adapté au trafic, est de nature à faciliter encore cette évolution.

Le trafic avec l'Afrique du Nord a diminué depuis 1956 par suite d'événements militaires et politiques mais aussi par suite de la concurrence de l'aviation (cf. annexe 25). La reprise de 1959, liée à des transports militaires, ne peut être, pour l'instant, interprétée.

Le trafic avec la côte occidentale d'Afrique marque une nette stabilité après la régression des années 1955-1956. L'avion est le seul bénéficiaire de l'augmentation des échanges, sauf pour le trafic interescales.

Le trafic des Antilles s'accroît régulièrement.

Le trafic Madagascar—Réunion est à peu près stable.

Les liaisons avec l'Orient. — La baisse de trafic des dernières années, liée à des événements politiques et militaires, s'est accentuée en 1959 : 5.600 passages ont été enregistrés à destination ou en provenance de l'Extrême-Orient, la presque totalité sur des navires français.

Quant au Proche-Orient, ce secteur n'est plus régulièrement desservi par nos paquebots. On estime à quelques milliers (3.000 sur 53.000) le nombre des passagers qui ont utilisé des transports occasionnels sous pavillon français.

La liaison avec la Grande-Bretagne continue à marquer une progression qui atteint 80 p. 100 entre 1953 et 1958, progression dont le pavillon français a bénéficié dans la même proportion.

Sur l'Amérique du Nord (Etats-Unis—Canada), la baisse du nombre des passagers s'accentue en 1959. La participation française se réduit dans des proportions plus fortes, sans doute par suite du retrait de « *L'Ile-de-France* ».

La réduction de tarif de 10 p. 100 appliquée par les compagnies maritimes pour les trafics aller et retour hors-saison à partir du 1er janvier 1960 s'est toutefois traduite par une augmentation du trafic d'environ 9 p. 100 dans le sens Etats-Unis—Europe au cours du premier trimestre 1960.

Sur l'Amérique du Sud. — Au départ de France, le trafic, relativement faible, marque une grande stabilité, mais il convient de noter que les chiffres indiqués à l'annexe n° 24 et 25 ne

comprennent pas les passagers européens embarqués sur les navires français dans les ports italiens, espagnols, belges et allemands. Ces passagers représentaient, il y a trois ans encore, les deux tiers du trafic des passagers des lignes françaises desservant l'Amérique du Sud. Or, leur nombre diminue rapidement puisque, de 21.130 en 1957, ils sont tombés successivement à 17.040 en 1958 et à 15.125 en 1959, soit une diminution en 1959, par rapport à 1957, de 24 p. 100.

Le nombre total des passagers transportés par les lignes françaises a destination ou en provenance des ports d'Amérique du Sud s'est trouvé ainsi ramené, en l'espace de trois ans, de 31.000 à 25.500, et ceci explique que le maintien de ces services pose à l'armement français de graves problèmes.

Sur l'océan Indien. — Le trafic passagers demeure régulier. Il a été affecté en 1957 par les événements de Suez, mais une légère reprise se dessine depuis cette date ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous :

Trafic de passagers sur l'océan Indien.

ANNÉES	AVEC LA FRANCE	INTERESCALES	TOTAL
1954	14.500	13.300	27.800
1955	16.800	13.500	30.300
1956	15.400	14.600	30.000
1957	13.000	12.200	25.200
1958	15.400	12.600	28.000

Liaisons Australie—Océanie :

Trafic des passagers Australie—Océanie.

ANNÉES	AVEC LA FRANCE	INTERESCALES	TOTAL
1954	3.700	2.700	5.400
1955	3.600	3.600	7.200
1956	3.800	5.200	9.000
1957	3.700	4.000	7.700
1958	4.100	4.100	8.200

On note sur cette ligne une légère tendance à l'augmentation du trafic avec la France et du trafic interescales.

6° Les perspectives du trafic

Arrivé à ce point de l'étude, il convient d'examiner les perspectives d'avenir du transport maritime français et si elles justifient l'indispensable confiance que nécessite la mise en route d'un programme de modernisation et de développement de la flotte tel qu'il est prévu par le plan.

Les transports de pétrole brut.

La mise en valeur des gisements du Sahara et de la Lybie, plus rapprochés de nos centres de raffinage, va poser dans un avenir très proche un grave problème pour notre armement pétrolier.

Le raccourcissement des distances à parcourir et éventuellement l'utilisation de tubes pour le transport des pétroles ne manqueront pas de faire apparaître un excédent de tonnage pour les besoins de la métropole qui devra trouver son utilisation sur de nouveaux débouchés.

En janvier 1960, en prenant comme base un navire type de 15.240 tonnes métriques de port en lourd, d'une vitesse de 14 nœuds, la flotte pétrolière française en comprenait 170 et les prévisions pour 1962 et 1964 laissent apparaître que ce nombre sera porté respectivement à 209 et 230.

Si l'on admet que la capacité de transport annuel varie suivant la longueur du trajet parcouru et que la plus grande partie du tonnage à transporter se fera entre l'Afrique du Nord et la métropole, la capacité d'utilisation annuelle de nos navires s'en trouvera augmentée considérablement alors qu'il est prévu que le tonnage disponible augmentera de 36 p. 100 entre 1960 et 1964.

Les importations en France seront de l'ordre de 26 millions de tonnes de pétrole brut pour 1960 en provenance :

Du Sahara, pour 9 millions de tonnes ;
Du Golfe Persique, pour 8 millions de tonnes ;
De la Méditerranée orientale, pour 6,5 millions de tonnes ;
Des U. S. A. et Gabon, pour 2,5 millions de tonnes,

dont 40 p. 100 à destination du littoral méditerranéen et 60 p. 100 à destination du littoral atlantique.

Ils nécessiteront au maximum 120 navires types.

Le nombre de navires disponibles étant de 170, il ressort que 50 navires types sont déjà en excédent pour les besoins français et qu'ils devront trouver une activité sur le secteur étranger.

Si l'on tient compte que l'excédent sur le plan mondial est déjà pour 1960 de plus de 500 navires (type T 2), on conçoit les inquiétudes de l'armement pétrolier français.

Pour 1961 et les années suivantes, les prévisions sont plus délicates. Elles peuvent varier très sensiblement suivant que la production nationale (20 millions de tonnes, Sahara compris) sera raffinée en France et que la France continue à s'approvisionner ou non au Moyen-Orient.

Dans la négative, compte tenu des exportations sur l'étranger et de la participation du pavillon français à ces transports, on peut évaluer les besoins en navires équivalents T 2 à 135 pour 1961 pour l'importation seule et à 160 exportation comprise. Le tonnage disponible (export et import) se situant aux environs de 200 navires types, il en résultera un excédent de tonnage de l'ordre de 20 à 30 p. 100 suivant les cas envisagés.

Ce pourcentage ne reflète pas exactement la situation des différentes compagnies de navigation pétrolières. Les flottes appartenant à des compagnies pétrolières ou placées sous leur contrôle seront en effet moins défavorisées que les flottes indépendantes dont la capacité de transport inutilisée en 1960 représente environ 65 p. 100 de leur tonnage disponible et atteindra 100 p. 100 pour certaines d'entre elles en 1961. Il faudra pour ces dernières procéder à la recherche de nouvelles activités avant 1964, année qui verra les deux tiers de la flotte indépendante libre de charte d'affrètement. Cette opération sera sans doute très difficile du fait de l'excédent du tonnage pétrolier mondial. Ces constatations ne manqueront pas d'influencer les programmes de constructions dans les années à venir.

Les transports de pondéreux.

L'accroissement de tonnage des navires pondéreux et spécialisés français (40 p. 100 en cinq années) correspond à la politique d'expansion industrielle mondiale qui s'est affirmée depuis la fin de la guerre.

Les perspectives des modifications imposées par la conjoncture peuvent se résumer ainsi :

En ce qui concerne le charbon les prévisions pour 1960 portent sur des tonnages sensiblement identiques à ceux de 1959 et se placent pour le *cabotage international* dans une fourchette de 2.065 à 2.485 milliers de tonnes (1937 en 1959). *Pour le long cours* les prévisions ne portent que sur 905 et 1.020 milliers de tonnes contre 1.347 en 1959.

Au total, les importations prévues pour 1960 se placent dans une fourchette de 3.000 à 3.500 milliers de tonnes contre 3.284 milliers en 1959.

La situation ne semble donc pas devoir s'améliorer et reste bien moins favorable que pendant les années précédentes.

En ce qui concerne les minerais. A l'échéance du troisième plan la flotte française de transports en vrac sera composée de 18 navires pour un tonnage en lourd de 370.000 tonnes. Les prévisions d'utilisation pendant les quatre années à venir présentent un excédent de tonnage de l'ordre de :

90.000 tonnes pour 1961 ;
200.000 tonnes pour 1962 ;
210.000 tonnes pour 1963, pour tomber à 60.000 tonnes en 1964.

Ces prévisions sont cependant susceptibles d'amélioration, par une participation plus grande du pavillon français aux transports sur l'étranger.

En effet, si dans certaines régions productrices la production ne semble pas devoir s'accroître, il n'en est pas de même partout et l'accroissement très important de certains complexes miniers peut obtenir d'importants débouchés sur l'étranger à la flotte française. On note en effet que si les bauxites des îles de Los (400.000 tonnes), le manganèse de Grand Lahon (100.000 tonnes), l'alumine de Fria (480.000 tonnes), le manganèse des Nouvelles-Hébrides (85.000 tonnes) semblent se stabiliser, par contre les perspectives de production des mines de fer de Conakry sont très engageantes :

400.000 tonnes en 1959 ;
1.000.000 tonnes en 1960 ;
1.200.000 tonnes à partir de 1962.

Il en est de même :

— des phosphates de Taïba qui pourraient passer de 250.000 tonnes en 1960 à 600.000 tonnes ultérieurement ;

— des phosphates du Togo qui seront produits pour 400.000 tonnes en 1961 pour atteindre 750.000 tonnes ensuite ;

— le manganèse de Comilog qui atteindra 300.000 tonnes en 1962 et 500.000 tonnes en 1963 ;

— enfin Fort-Gouraud à partir de 1964 pourra produire de 4 à 600.000 tonnes de minerai de fer annuellement.

En plus de ces perspectives fort encourageantes, notons également les bauxites de Boke en Nouvelle-Guinée, le minerai de fer du Libéria et du Gabon (Mekambo et Tchibanga) qui représenteront dans le trafic des tonnages non négligeables.

***

Comme il apparaît dans ces prévisions d'utilisation, le tonnage présentera un excédent au cours des années prochaines et l'armement devra pendant ce temps rechercher l'utilisation de ses navires sur des trafics pondéreux de tramping.

***

Il paraît nécessaire d'insister sur le caractère aléatoire des prévisions d'avenir en raison notamment des retards pris dans la mise en valeur des gisements mentionnés et de la tendance des pays producteurs à traiter avec des armements étrangers. Mais ces trafics constituent néanmoins une possibilité nouvelle pour l'armement français.

Il s'y heurtera à la concurrence des pavillons étrangers, et ne pourra en triompher que s'il est compétitif.

Les transports de marchandises diverses.

Il est plus difficile d'établir des prévisions dans ce secteur qui dépend avant tout de la conjoncture politique et économique mondiale. Le transport de marchandises diverses évolue en effet en fonction du commerce mondial largement influencé par l'évolution des populations et le progrès social. En période de stabilité politique, les échanges mondiaux s'accroissent plus particulièrement dans ce secteur. C'est ainsi que de 490 millions de tonnes en 1948 ils sont passés à 680 en 1953 pour atteindre le maximum de 960 en 1957 et retomber à 935 en 1958. Pendant cette même période le commerce mondial s'établissait à :

54 milliards de dollars en 1948 ;
74 milliards de dollars en 1953 ;
96 milliards de dollars en 1958 (après avoir atteint 100 milliards en 1957).

Si les prévisions d'industrialisation et de modernisation des pays insuffisamment développés se réalisaient à raison de 3 pour 100 par an, le trafic maritime pourrait atteindre 1.400 millions de tonnes par an en 1970, la part française se trouverait sensiblement accrue et nécessiterait une augmentation de tonnage déjà importante.

En effet, si la France maintient ses structures économiques avec les pays étrangers et les P. O. M. Z. F. les courants traditionnels de l'armement français bénéficieront pour une part importante de ces prévisions.

Le trafic maritime marchandises diverses suit, en effet, l'évolution du commerce extérieur et passait de 16,5 millions de tonnes en 1948 à 28,7 millions de tonnes en 1958, soit une augmentation de 74 p. 100, alors que le commerce extérieur passait pendant la même période de 29,9 millions de tonnes à 58,8 millions de tonnes pour un montant de 960 milliards de francs courants en 1948 et de 3.900 milliards de francs courants en 1958.

Les perspectives d'évolution du commerce extérieur se situant d'après les experts à 6 p. 100 par an et si l'on admet que le tonnage du trafic maritime marchandises diverses évolue dans des proportions identiques, celui-ci devrait atteindre, en 1965, 33 millions de tonnes.

Mais l'hypothèse suivant laquelle le trafic maritime des marchandises diverses bénéficierait automatiquement d'un accroissement du commerce extérieur a été démentie en 1959 où notre trafic maritime a enregistré un recul malgré le développement extraordinaire de notre commerce extérieur, l'augmentation de nos échanges, et notamment des exportations, ayant été due en grande partie à l'intensification de nos échanges avec l'Allemagne et les autres pays du Marché commun. D'autre part, une fraction de plus en plus importante de nos exportations qui doivent emprunter la voie maritime transitent par Anvers ou Rotterdam au lieu d'être directement expédiées par les ports français, en raison notamment du coût moins élevé des frais portuaires qu'ils trouvent dans les ports étrangers qui bénéficient d'aides plus nombreuses que les ports français.

Enfin, si les prévisions ci-dessus en matière de transport de marchandises diverses paraissent justifier théoriquement une flotte « sèche » 4 millions de tx j. b. en 1965, il ne faut pas perdre de vue que l'excédent du tonnage mondial constituera un important facteur de concurrence.

V. — LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

1° *Les recettes.*

Le prix du transport des marchandises est soumis aux fluctuations de l'offre et de la demande sous l'influence d'événements économiques, climatiques, sociaux ou politiques internationaux.

Ce prix du transport établi par le taux de fret est déterminé :

— *sur les lignes régulières* par des conférences groupant les armateurs opérant sur le même secteur. Ces conférences déterminent non seulement les tarifs par catégories de marchandises et par secteurs en fonction des cours établis par les bourses de fret, mais aussi la nature du service et la fréquence des transports.

— *pour le tramping*, les cours de l'affrètement à temps et au voyage sont influencés par les cours fixés dans des bourses de fret dont les deux principales sont Londres (Baltic Exchange) et New York.

— *dans le cas de transport sous contrat* le taux de fret est librement débattu entre chargeur et armateur. (cf. annexe 30 *bis*.)

— *pour les transports pétroliers*, dans la presque totalité des cas, les navires français ont été affrétés pour des périodes de cinq ans sur la base des taux du marché international des frets en vigueur à l'époque de l'engagement.

Les groupes pétroliers qui ont des intérêts dans des armements rémunèrent ceux-ci par prélèvement sur leurs prix de vente du prix du fret tel qu'il est retenu par les pouvoirs publics et révisé périodiquement.

On trouvera en annexe 30 *bis* :

1° L'évolution des indices internationaux des affrètements au voyage sur la base du taux U. S. M. C. et du taux scale.

Précisons que les affrètements spot au voyage ne représentent en France guère plus de 15 p. 100 du tonnage affrété ;

2° L'évolution de l'indicateur trimestriel A. F. R. A. établi par les courtiers de Londres. Le taux A. F. R. A. est une moyenne pondérée des taux au voyage et des taux d'affrètements à temps Cet indicateur A. F. R. A., depuis 1959, établit une distinction entre les affrètements de navires de 13.000 à 24.999 t. p. l. et ceux des navires de plus de 25.000 t. p. l.

Depuis le dernier trimestre de 1959 on constate une remontée du taux des frets.

Mais ce raffermissement varie d'un trafic à l'autre ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous indiquant, au 1er janvier de chaque année, les taux d'affrètements calculés sur quelques secteurs caractéristiques.

Evolution du taux des affrètements au voyage entre 1957 *et* 1960.

(Taux exprimés par référence à la tonne longue = 1.016 kg.)

MARCHANDISES ET TRAFICS	JANVIER 1960.	JANVIER 1959.	JANVIER 1958.	JANVIER 1957.
Phosphates :				
Casablanca à Belgique/Hollande.	20s/0d	19s/0d	21s/0d	40s/0d
Rampa-Range - Afrique noire...	$ 5.00	$ 5.00	$ 6.00	$ 14.00
Pyrites :				
Huelva à Belgique/Hollande.....	26s/6d	22s/9d	23s/6d	43s/0d
Soufre :				
Golfe de Mexico - Dominions britanniques	52s/6d	48s/0d	52s/6d	135s/6d
Minerais, fer, manganèse, chrome :				
Mormugao à Afrique noire.....	53s/6d	40s/9d	40s/9d	192s/6d
Poti à Afrique noire.....	35s/0d	27s/6d	28s/0d	82s/6d
Brésil à Afrique noire.....	50s/0d	37s/6d	42s/6d	126s/6d
Ferraille :				
U. S. côte atlantique / Afrique noire	$ 7.36	$ 6.00	$ 6.25	$ 23.15
Grain lourd :				
U. S. A. à Anvers/Hambourg.....	$ 6.25	$ 4.90	$ 4.50	$ 16.25
U. S. A. à Afrique noire.....	71s/3d	55s/3d	55s/0d	167s/6d
Sucre :				
Cuba à Afrique noire.....	$ 6.75	$ 5.25	$ 5.40	$ 19.00
Charbons :				
Hampton à Anvers/Rotterdam...	25s/0d	23s/0d	22s/0d	$ 99.6

Les affrètements à temps marquent également une nette reprise d'autant plus remarquable que depuis l'automne 1959, deux millions de tonneaux de cargos à marchandises sèches ont été réarmés.

Le tableau ci-dessous établit la comparaison des taux des affrètements à temps pour les cinq premiers mois des années 1960 et 1959 :

Evolution des affrètements à temps.

	1959 (moyenne).	1960 (moyenne).
Janvier	53,1	65,4
Février	50,6	71,1
Mars	53,6	68,2
Avril	52,8	68,8
Mai	56,7	69

Soit une augmentation de près de 20 p. 100.

Le chiffre d'affaires total de l'armement français est évalué en 1958, très approximativement à 250 milliards sous pavillon français et à 30 milliards sous affrètements. Il est constitué par les recettes des transports pétroliers, des transports traditionnels et des passagers.

L'annexe n° 31 donne la structure du chiffre d'affaires marchandises d'après les navires utilisés (navires français et navires étrangers affrétés), la nature des marchandises transportées, la nature du trafic assuré (intérieur à la zone franc, la zone franc et étranger, entre pays étrangers).

Elle met en lumière l'importance respective des transports de pétrole (30 p. 100) des transports intérieurs à la zone franc (40 à 45 p. 100), des transports étrangers (entre 3 et 10 pour 100).

a) *Transports de pétrole* (les chiffres indiqués ci-dessous sont le produit d'un taux de fret moyen par le tonnage transporté. Ils n'ont donc qu'un caractère évaluatif).

L'évolution du chiffre d'affaires provenant des *importations de pétrole brut* se situe ainsi :

ANNÉES	NAVIRES français.	NAVIRES affrétés.	TOTAL
		(En milliards.)	
1954	21	8,8	29,8
1955	20,9	8,1	29
1956	26,4	8,9	35,3
1957	44,8	19,6	64,4
1958	52,3	13,1	65,4
1959	»	»	»

Le chiffre d'affaires provenant des exportations de *produits raffinés* et les *transports* entre pays étrangers représente 10 à 11 p. 100 du total, ce qui donne, pour l'ensemble des produits pétroliers, un chiffre d'affaires de :

ANNÉES	NAVIRES français.	NAVIRES affrétés.	TOTAL
		(En milliards.)	
1954	27,5	8,9	36,4
1955	28,1	8,7	36,8
1956	35,2	9,5	44,7
1957	58,4	20,1	78,5
1958	64,6	13,7	78,3
1959	»	»	»

L'augmentation des recettes (elles ont plus que doublé pendant la période considérée) provient à la fois du développement de notre flotte pétrolière et de l'amélioration des taux d'affrètement en 1955 et 1956, époque à laquelle l'armement a bénéficié de la passation de contrats de longue durée très avantageux pour les navires mis en service.

Les importations de produits raffinés sont très faibles et ne représentent qu'un demi-milliard dans le chiffre d'affaires de l'armement.

Les exportations de produits raffinés restent toujours faibles :

3,2 milliards en 1954 ;
3,7 milliards en 1958.

Les transports entre pays étrangers donnent des recettes inférieures à 10 p. 100 du chiffre d'affaires de l'armement français, bien qu'ayant augmenté de 131 p. 100 de 1954 à 1958 (3,5 milliards en 1954, 8,5 milliards en 1958 après avoir atteint 10 milliards en 1957).

Ces transports sont importants dans la mesure où, à eux seuls, ils assurent une part non négligeable du chiffre d'affaires de l'armement français au titre des transports entre pays tiers.

La structure du chiffre d'affaires de l'armement pétrolier français marque bien la liaison qui existe entre le transport et le raffinage : le premier approvisionne le second, très largement orienté vers le marché intérieur. Elle reflète également l'obligation qui est faite aux raffineurs de transporter une très grande partie du brut nécessaire à la consommation nationale.

b) *Les transports traditionnels*, c'est-à-dire ceux portant sur des marchandises autres que le pétrole, peuvent se décomposer en trois parts :

1° Transports entre la zone franc et l'étranger, 28 à 33 p. 100 ;
2° Transports intérieurs à la zone franc, 55 p. 100 en 1958 ;
3° Transports entre les pays tiers, 10 p. 100.

L'évolution de la structure de ces transports provient de l'expansion du trafic qui a déterminé une augmentation du chiffre d'affaires de l'armement de l'ordre de 65 p. 100.

La part du trafic privilégié se situe entre 25 et 28 p. 100.

Transports entre la zone franc et l'étranger.

Le chiffre d'affaires réalisé par les *transports entre la zone franc et l'étranger* est en augmentation de 88 p. 100 entre 1954 et 1958 (51 milliards contre 27).

La structure de ce chiffre d'affaires réalisé à concurrence de 84 p. 100 sous le pavillon français fait apparaître :

— l'importance des marchandises diverses (75 p. 100) ;

— la bonne tenue des pondéreux (charbons, pyrites, phosphates), dont les recettes sont passées de 2,2 milliards en 1954 à 3,3 milliards en 1958 après une pointe de 4,3 milliards en 1956-57 ;

— et la stabilité des recettes pour les céréales, 0,9 milliard en 1958.

Deux faits sont à retenir : d'une part, l'augmentation des tarifs de conférences permise par la hausse des taux d'affrètements et nécessaire du fait de l'augmentation des coûts d'exploitation, d'autre part, les dévaluations de 1957 à 1958 qui ont majoré à due concurrence la contre-valeur en francs des frets perçus par les armateurs français sur la base des tarifs libellés en devises étrangères.

Transports intérieurs à la zone franc.

L'essentiel du chiffre d'affaires est dû aux importations et aux exportations de la France en provenance et à destination des pays d'outre-mer de la zone franc.

A la différence des précédents transports, les dévaluations de 1957-1958 n'ont pas provoqué une augmentation correspondante des recettes pour deux raisons :

1° Les taux de fret n'ont été rajustés que dans une faible mesure par pression gouvernementale ;

2° L'armement a consenti les limitations de hausses importantes pour les produits essentiels à l'économie des pays d'outre-mer zone franc et parfois même aucune hausse n'est intervenue.

Globalement, le chiffre d'affaires de l'armement a crû d'environ 46 p. 100 entre 1954 et 1958, mais celui réalisé par les navires français n'a pas suivi et n'a été que de 41 p. 100 (51,3 milliards en 1954, 76 milliards en 1958) tandis que celui réalisé par des navires étrangers affrétés passait de 5,2 milliards en 1954 à 10,7 en 1958 par suite de la participation accrue de ces derniers à l'importation en France.

L'évolution est cependant différente suivant les zones.

Trafic entre la France, l'Algérie et la Tunisie.

Ce trafic représente environ 20 p. 100 des recettes totales de l'armement et 30 à 40 p. 100 du chiffre d'affaires réalisé à l'intérieur de la zone franc. Il est réalisé en presque totalité par des navires sous pavillon français. Il a crû de 26 p. 100 entre 1954 et 1958 (12,7 milliards en 1954, 16 milliards en 1958).

Les recettes des pondéreux sont peu importantes mais stables (2 milliards à l'importation et 0,3 milliard à l'exportation) ce qui fait ressortir l'importance du trafic « divers ».

Trafic entre la France et les pays outre-mer zone franc.

On peut noter une nette diminution du chiffre d'affaires relatif à ce secteur : 32 p. 100 en 1958 contre 39 p. 100 en 1954, bien qu'en valeur absolue il se soit accru de 37 p. 100 en moyenne (17 milliards en 1954, 28,4 milliards en 1958) répartis pour 67 p. 100 à l'importation et 10 p. 100 à l'exportation. Cet accroissement est dû en grande partie au transport des bananes (14,9 milliards en 1958 contre 9,2 milliards en 1954, soit 62 p. 100 d'augmentation) et au transport des pondéreux et des céréales dont les recettes sont passées de 1,7 milliard en 1954 à 3,8 milliards en 1958.

Les navires sous pavillon français ont moins bénéficié de ces augmentations de recettes que les navires étrangers affrétés qui de 13 p. 100 en 1954 sont passées à 25 p. 100 en 1958.

Par contre à l'exportation, les marchandises diverses ont procuré à l'armement la presque totalité de ses recettes la part des navires affrétés ayant diminué (15 p. 100 en 1954 et 13 p. 100 en 1958).

On notera enfin que le trafic bananier représentait à lui seul 5 à 6 p. 100 du chiffre d'affaires de l'armement en marchandises sèches.

Transports entre pays étrangers.

Le chiffre d'affaires réalisé par l'armement français est passé de 10,6 milliards en 1954 à 17,6 milliards en 1958 après avoir atteint 25 milliards en 1956.

Les navires sous pavillon français ont réalisé 85 p. 100 de ces transports en 1954 et 88 p. 100 en 1958. Le reliquat l'ayant été par navires affrétés.

Les recettes de transports de charbon ont diminué de moitié. Les pondéreux et céréales se maintiennent autour de 1,7 milliard et 1,8 milliard, tandis que les recettes de marchandises diverses ont presque doublé pendant la période considérée.

c) *Recettes de passages.*

L'évolution des recettes totales ressort du tableau ci-après (en milliards d'anciens francs) :

DATES	LIAISONS zone franc.	LIAISONS étrangères.	LIAISONS mixtes.	TOTAL
1954.....	6,2	7,8	28	42
1955.....	8,1	8,3	25,7	42,1
1956.....	11,6	8,7	20,5	40,8
1957.....	12,2	8,6	16,2	37
1958.....	11,5	10,4	18,5	40,4

Son examen montre une certaine stabilité des recettes globales. Celle-ci recouvre toutefois une répartition différente du chiffre d'affaires entre les trois grandes catégories de liaisons.

Liaisons intérieures à la zone franc.

Sur ce secteur, les recettes ont doublé, passant de 6 à 12 milliards environ. Elles représentent environ 30 p. 100 des recettes globales contre 15 p. 100 en 1954 — 25 p. 100 sont réalisées sur les zones du monopole de pavillon.

Liaisons étrangères.

Sur ce trafic, on note un accroissement de recettes d'un tiers, conséquence à la fois de l'accroissement du nombre de passagers transportés et des dévaluations de 1957-1958. De 7,8 milliards en 1954, ces recettes étaient de 10,4 milliards en 1958.

Liaisons mixtes.

Les recettes sont passées de 28 à 18 milliards entre 1954 et 1958. Cette diminution est imputable à la réduction considérable du trafic sur l'Extrême-Orient. A noter le redressement des recettes sur la liaison à prédominance étrangère (Amérique du Sud, côte Est) imputable à la dévaluation malgré la diminution du nombre des passagers.

Sur les liaisons à prédominance zone franc, l'augmentation des recettes en 1958 par rapport à 1957 provient à la fois de l'accroissement du trafic (+ 5 p. 100) et d'une augmentation moyenne des tarifs (+ 8 à 10 p. 100) consécutive aux dévaluations de 1957-1958.

En conclusion, si les recettes de passages paraissent se stabiliser aux environs de 40 milliards, elles varient sensiblement d'un secteur à l'autre, particulièrement dans les relations intérieures à la zone franc et dans les liaisons mixtes.

2° LES INVESTISSEMENTS

L'importance du matériel naval mis en œuvre pour assurer les transports maritimes, la nécessité de le développer et de le moderniser imposent dorénavant à l'armement seul un effort financier important (cf. annexes 32 et 33).

Les tableaux ci-dessous donnent une idée des efforts déjà accomplis.

Investissements dans la flotte de commerce fonds privés.

(En milliards de francs courants.)

MONTANT INVESTI	1953	1954	1955	1956	1957		1958	
					Valeur.	Pourcentage.	Valeur.	Pourcentage.
Prix de base.....	16	17	32,5	16	28,5	»	38,5	»
Prix final.....	»	»	»	»	30,5	100	44,5	100
Autofinancement	13,5	13,5	24,5	9	20	65	24,5	55
Crédit à moyen terme.	2,5	3,5	8	5,5	6	20	12,5	28
Crédit à long terme....	»	»	»	1,5	4,5	15	7,5	17

On estime que, du 1er janvier 1959 à la fin de 1963, la masse globale des investissements doit s'élever à 200 milliards financés moitié par des crédits à moyen ou long terme, moitié par autofinancement.

En matière de crédits, les représentants de l'armement ont fait valoir que sur les 100 milliards de crédits nécessaires pour assurer le financement de ce programme, il avait été initialement prévu que 50 p. 100 des emprunts seraient couverts par le moyen terme et 50 p. 100 par le long terme. En fait, sur 67 milliards de crédits obtenus, 11 seulement représentaient du long terme dont 7 affectés aux sociétés d'économie mixte bénéficiant de la garantie de l'Etat.

Les besoins immédiats seraient de l'ordre de 30 milliards dont 20 à long terme auxquels devraient s'ajouter des crédits de relais évalués à 20 milliards.

Les crédits qui resteraient à satisfaire en 1960-1961 et 1962 seraient donc de 50 milliards dont 40 à long terme.

Le problème étant ainsi posé en ce qui concerne les crédits il convient d'examiner dans quelles conditions les entreprises de navigation pourront faire face aux investissements.

Comment se présente la situation financière de l'armement.

D'une étude faite pour l'exercice 1959 en accord avec le C. C. A. F., sur 51 entreprises d'armement représentant 96 p. 100 du tonnage pétrolier et 87 p. 100 du tonnage traditionnel sous pavillon français, il résulte que le solde brut d'exploitation des activités maritimes et connexes a été de l'ordre de 50 milliards (avant provisions, amortissements, impôts, distributions). On peut rapprocher ce chiffre du chiffre d'affaires de 1958 évalué à 264 milliards par la direction générale des impôts à l'occasion d'une enquête particulière portant également sur 90 p. 100 du tonnage français.

Sur ce solde, 32 milliards environ ont été affectés à l'autofinancement d'investissements neufs en 1959 (en 1957 et 1958 également d'après la direction générale des impôts, les amortissements réalisés s'étaient élevés respectivement à 35 milliards et 32 milliards).

On peut donc en déduire qu'en 1959, les investissements effectués par autofinancement représentent sensiblement le montant des annuités d'amortissement du matériel naval.

En 1959, les investissements ont nécessité un prélèvement de 3,650 milliards sur la trésorerie des entreprises. Ce chiffre correspond au montant des distributions effectuées (3.812 millions pour 72.118 millions de capital social des entreprises) soit une rémunération de 5,29 p. 100, chiffre très proche du dividende statutaire.

Au cours de son audition par la section des transports et du tourisme, M. le secrétaire général de la marine marchande a fait état du bilan suivant pour la période 1958-1959 :

Investissements sur navires neufs : 64.100 millions.
Solde, achat et vente de navires d'occasion : 1 milliard.
Gros entretien, moins versement des assurances : 4.700 millions.

Autres charges, remboursement impôts, dividendes activités non maritimes : 12.100 millions.
Ce qui donne au total 81.900 millions.

En ressources figurent :
Emprunt : 24.600 millions.
Capital : 3.500 millions.
Trésorerie : 3.600 millions.
Solde brut d'exploitation : 50.200 millions.
Chiffres très voisins des chiffres cités précédemment.

Il a ajouté que le prèlevement de 3.650 millions effectué sur les trésoreries des compagnies en 1959 pour assurer les investissements représente approximativement le dixième de leur trésorerie normale.

Ce qui, avec les perspectives de crise qui menacent l'armement français, constitue une grave préoccupation.

Toutefois, toutes les branches de l'armement ne connaissent pas une situation semblable.

L'armement pétrolier semble avoir connu en 1959 une situation moins difficile que l'armement traditionnel.

***

La situation ainsi exposée n'a qu'une valeur indicative du fait de la diversité des armements, des lignes exploitées et des marchandises transportées. Les armements pétroliers qui bénéficient encore de contrats de longue durée établis dans une période favorable occupent une position plus favorable que l'armement traditionnel.

Mais déjà un armement pétrolier sur dix-huit et cinq armements traditionnels sur trente-trois n'ont pu présenter un solde brut d'exploitation positif, c'est-à-dire que les dépenses d'exploitation ont été supérieures aux recettes d'exploitation.

Neuf compagnies pétrolières sur dix-huit (vingt compagnies d'armement sec) ont dû prélever sur leur trésorerie pour équilibrer leur compte d'investissement.

Enfin, l'armement en général a dû procéder à des résiliations nombreuses de commandes de navires. Ces derniers signes, à eux seuls, confirment sur un autre plan les légitimes préoccupations des armateurs en face des problèmes financiers posés par une crise qui peut encore se prolonger, surtout pour l'armement français qui va se trouver en concurrence accrue avec les armements étrangers.

DEUXIEME PARTIE

VI. — LA CRISE MONDIALE

Le début de la crise mondiale peut se situer à la fin du premier semestre 1957. Elle a sans doute ses origines dans une certaine stagnation économique et dans les fluctuations politiques intervenues dans certains Etats. Mais à la base même de cette crise se trouve aussi un problème de tonnage et de modernisation de la flotte au moment où l'avion devient, surtout pour le transport des passagers, un concurrent redoutable.

Ses causes.

La marine marchande plus que tout autre secteur de l'économie est tributaire de la conjoncture internationale. Elle est particulièrement sensible aux fluctuations de l'offre et de la demande et à l'évolution du commerce extérieur qui se traduisent par des variations parfois très sensibles dans le prix du transport et dans le volume de leurs activités.

C'est ainsi que se manisfeste le caractère cyclique de cette industrie qui se traduit par des périodes de haut rendement et par des crises plus ou moins longues et difficiles à supporter.

Il ne semble pas cependant que nous assistions aujourd'hui à cette sorte de crise classique provoquée en général par des récessions économiques qui suivent les périodes de haute conjoncture mais à une crise plus complexe et aggravée par un certain nombre de causes que l'on peut dégager ainsi :

— la concurrence de l'aviation ;
— l'excédent de tonnage mondial ;
— les pratiques discriminatoires ;
— la création de flottes de complaisance et la naissance de nouveaux pavillons.

a) La concurrence de l'aviation :

L'avion est, pour le transport des passagers, un concurrent redoutable d'autant que la vitesse et la capacité accrues des avions modernes contribueront, dans un très proche avenir, à abaisser le prix des transports aériens, éliminant d'un même coup le principal handicap du transport aérien.

Le tableau publié en annexe 25 fait ressortir sur les principales liaisons, l'évolution des trafics aériens et maritimes. D'ores et déjà, en 1958, le trafic aérien a dépassé le trafic maritime sur l'Atlantique Nord.

Sur le plan mondial, pour le deuxième trimestre 1960, le nombre des passagers transportés (478.451) sur l'Atlantique Nord est en augmentation de plus de 100.000 (26,8 p. 100) par rapport à la même période de 1959.

Si la concurrence air-mer varie en fonction notamment de la distance et de la nature de la clientèle, on constate depuis 1957 sur toutes les lignes que la voie aérienne se développe plus ou moins suivant les lignes au détriment du trafic des paquebots.

En outre, en matière de marchandises, si le trafic qu'il prélève est faible, il est constitué par des marchandises qui payaient des frets élevés.

Il faut en outre souligner que, par rapport au deuxième trimestre 1959, on constate au deuxième trimestre 1960 une augmentation de 37,9 p. 100 du trafic aérien de marchandises.

b) L'excédent de tonnage mondial provient pour une part importante des dispositions prises par l'armement mondial à la suite des événements de Corée et de Suez et de l'investissement de la quasi-totalité des profits réalisés au cours des années de haute conjoncture dans des constructions neuves.

L'augmentation du tonnage mondial, malgré les importantes résiliations de commandes, a été en 1959 de 5,8 p. 100. Au 1er janvier 1960, on estime à 105 millions tx j. b. (non compris 20 millions tx j. b. désarmés) le tonnage en service de la flotte mondiale.

En outre, les armateurs procèdent à la démolition des unités les plus anciennes ou les moins rentables.

Tonnage vendu pour la démolition.

ANNÉES	PÉTROLIERS	AUTRES navires.	TOTAL
1956	96.000	444.000	540.000
1957	144.000	804.000	948.000
1958	366.000	1.538.000	1.904.000
1959 (1er trimestre)	200.000	650.000	850.000

Il est probable que ce tonnage atteindra 4 millions tx j. b. au cours de l'année 1960.

Mais on estime à 22 millions de tx j. b. le nombre des navires en construction et en commande qui vont sortir au rythme annuel de 7 à 8 millions de tx j. b.

c) La multiplication des pavillons :

Un certain nombre de nations ont créé depuis la fin de la guerre leur flotte propre pour assurer leurs transports maritimes : les unes du fait d'une récente indépendance, les autres pour s'affranchir du transport sous pavillon étranger de leurs ressources nationales et développer leur industrie de construction navale.

L'ensemble de ces pavillons nouveaux, en voie d'extension, groupe actuellement près de 8 millions de tx j. b. C'est dire qu'une partie importante des trafics réalisés par les flottes traditionnelles échappe dorénavant à celles-ci.

Les 8 millions de tx j. b. représentés par ces nouvelles flottes sont à rapprocher des 5,5 m de navires désarmés et ajoutés aux 17 millions de tx j. b. de pavillons de complaisance pèsent lourdement sur l'économie générale des transports maritimes par leur régime d'exploitation qui peut les assimiler parfois aux pavillons de complaisance.

d) Les modifications de technique de transport :

Enfin, si les transports par tubes n'ont pas une influence immédiate sur les transports maritimes les perspectives que présentent les projets de construction entre les Pays-Bas et l'Allemagne fédérale, au départ de la Méditerranée sur le Rhin et de l'Italie sur la Bavière, en dehors des projets Sahara Europe — Lybie Europe, ne peuvent qu'accentuer la durée de la crise dans les transports pétroliers.

e) Les pratiques discriminatoires :

Un certain nombre d'Etats pratiquent des réservations de trafic au départ ou l'arrivée sur leurs ports nationaux pour favoriser leur pavillon national.

Cette discrimination du pavillon peut revêtir de multiples autres formes parmi lesquelles :

— l'accord entre deux pays pour se réserver le trafic ;
— la fixation d'un pourcentage pour le pavillon national.

Après les Etats-Unis, l'Inde (50 p. 100), le Brésil (70 p. 100) ont eu récemment recours à cette pratique.

Citons encore d'une façon moins directe :

— les contrats passés par l'intermédiaire d'organismes officiels ou semi-officiels ;
— l'insertion de clauses préférentielles de transport maritime dans les accords commerciaux ;
— le contrôle des changes ;
— les licences d'importation ;
— les réglementations portuaires.

En outre, et d'une façon plus complexe, les Etats peuvent intervenir par voie de primes, ristournes, détaxes, aides en faveur de l'armement national.

Ces diverses pratiques seront étudiées dans le chapitre relatif aux charges de l'armement français par rapport aux charges des pavillons concurrents.

f) Les pavillons de complaisance :

Comme en 1958, les pavillons de complaisance ont enregistré, en 1959, des additions importantes (Libéria 1 M., 8 tx j. b.).

Mais la rapidité de cette expansion et la masse d'investissements qu'elle implique posent de sérieux problèmes financiers face à une crise de frets qui se prolonge.

Ce phénomène joint aux campagnes menées par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer contre les pavillons de complaisance est peut-être de nature à freiner le développement ultérieur de ces pavillons.

C'est ainsi que la Grèce a pris récemment un certain nombre de mesures (fiscalité, liberté des changes, réglementation du travail) pour ramener en 1959 sous pavillon national la plupart des unités appartenant à ses ressortissants qui les faisaient, jusqu'ici, naviguer sous pavillon de complaisance.

Mais les Etats-Unis continuent à soutenir que cette pratique est le seul moyen économique dont ils disposent pour conserver une marine marchande florissante et le tonnage enregistré sous pavillon de complaisance représente encore plus de 10 millions de t. p. l. contre 12.500.000 t. p, l. sous pavillon américain.

VII. — LA POSITION DE L'ARMEMENT FRANÇAIS DANS LA CRISE MONDIALE

A. — *Situation actuelle.*

Nous avons vu ci-dessus que la marine marchande française avait été moins affectée au début de la crise que ses concurrents. Cette situation s'est modifiée depuis.

Le chapitre I a montré que les armateurs résiliaient les commandes de navires sans perspectives d'emplois ce qui pose à la fois un problème économique et un problème social dans les chantiers de construction navale. 233.500 tx j. b. de commandes ont été résiliées en 1958 soit près de 5 fois le total des commandes passées dans l'année.

En outre l'armement français a procédé, chaque fois que la chose s'est avérée possible, à la vente de ses unités les moins bien adaptées (230.000 tx j. b.) en 1959. Mais il est souvent préférable de démolir les navires les plus âgés plutôt que de les voir contribuer au maintien de l'excédent mondial sous un autre pavillon.

Enfin, 173.753 tx j. b. étaient désarmés en juin 1960 dont 18 cargos, contre 159.000 tx j. b. dont 10 liberty-ships, fin décembre 1959 (225.000 en septembre 1959, 140.000 tx j. b. en décembre 1959 et 73.000 tx j. b. au 1er avril 1958).

Mais nous ne saurions trop insister sur les événements actuels dont l'armement français n'est pas maître et qui, en dehors même des répercussions de la crise mondiale des frets, peuvent avoir une répercussion capitale sur ses perspectives d'avenir.

B. — *Perspectives d'avenir*

Citons d'abord :

— *Le Marché commun :* à long terme si les perspectives d'harmonisation des charges sociales paraissent encourageantes, d'une part apparaissent les risques de détournement de trafic tant qu'un tarif douanier extérieur commun n'aura pas été établi. (C'est ainsi que les fers, fontes, aciers exportés par les départements du Nord et de l'Est transitent par Anvers qui se trouve classé au premier rang d'exportation des produits français devant Dunkerque et Marseille).

D'autre part, à l'intérieur de la Communauté économique européenne, la plus grande partie des échanges s'effectue par les frontières terrestres.

Il faut donc s'attendre à ce que l'augmentation des échanges entre membres de la Communauté ne se répercute pas sur les transports maritimes et à plus longue échéance entraîne même une réduction de leur trafic.

Précisons toutefois que la navigation maritime est actuellement en dehors du traité de Rome.

C'est seulement à l'unanimité (art. 84) que le conseil pourrait décider « si, et dans quelle mesure et par quelle procédure, des mesures appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne ».

Mais il faut toutefois prévoir que, dans le cadre d'une politique maritime commune des transports du Marché commun, l'armement français verrait réduire ses privilèges par rapport aux pavillons tiers et que le trafic qui lui est réservé se trouverait ouvert aux autres membres de la Communauté.

— *L'évolution de la Communauté* franco-africaine pose à l'armement français des problèmes dont l'ampleur ne peut être encore totalement appréciée.

M. Bellon, administrateur civil à la marine marchande, a présenté une étude à ce sujet dans un récent numéro du Journal de la marine marchande.

Il faut, d'après lui, considérer que : la France, premier client et premier fournisseur de ses anciennes colonies, a pendant un certain temps considéré sa prédominance grâce à la zone franc basée sur des facteurs monétaires nationaux et internationaux. De cette intégration économique, il résultait que 80 p. 100 du commerce entre la France et l'Afrique noire et Madagascar étaient faits par l'armement français, lequel consacrait à cette activité 30 à 35 p. 100 de son outillage et de son personnel.

Les Etats de la Communauté sont donc intéressés à la survie de la marine marchande française. Mais la marine marchande française a également le plus grand intérêt à ce que des relations économiques fortes soient maintenues avec les Etats de la Communauté.

Or, désormais les organismes internationaux, la Communauté économique européenne notamment, participent à la mise en valeur des pays d'Afrique et de Madagascar au titre des investissements non directement productifs (infrastructure économique, équipement social). Des capitaux privés étrangers importants y ont été investis pour la mise en valeur de ressources directement rentables (les grands gisements miniers). Le régime contingentaire et douanier du Marché commun, si l'association des pays d'outre-mer à la Communauté des six est renouvelée dans les prochaines années, va amener à traiter sur un pied d'égalité les anciennes métropoles et les puissances qui leur sont associées.

Enfin, en dehors de toute crise de nationalisme, la mise en valeur elle-même de ces pays peut amener les gouvernements intéressés à accroître leurs relations avec des pays autres que l'ancienne métropole. Et il est probable que les outillages nécessaires au développement de ces territoires seront fournis par les pays finançant les investissements.

La croissance économique des pays en cause risque fort de ne pas provoquer un développement proportionnel des courants d'échanges maritimes avec la France mais bien de créer progressivement de nouveaux courants d'échanges.

Par ailleurs, les pays de la Communauté ont besoin de services de transport maritime puisque la majeure partie de leurs échanges se fait et se fera par ce moyen. Ils peuvent dès lors trouver tôt ou tard intérêt à posséder une flotte de commerce qui constituerait à la fois un instrument de production et de consommation locales, un débouché à la main-d'œuvre, et permettrait de valoriser des produits vendus C. A. F. et non F. O. B.

La marine française risque donc de ne plus jouer un rôle prédominant dans le commerce entre la France et chacun des Etats de la Communauté.

Certaines solutions peuvent être envisagées, mais elles diffèrent suivant qu'il s'agit de pays restant dans la Communauté ancienne ou s'intégrant à la Communauté rénovée.

Les transports extérieurs et communs de la Communauté française étaient organisés par décision du 30 avril 1959.

Afin d'éviter la constitution de pavillons de complaisance susceptibles de faire une concurrence dommageable à l'armement français, il était prévu que devrait être définie une réglementation technique commune, notamment dans le domaine du statut du navire et celui du statut de marin.

En fait, l'adoption de ce statut était rendue difficile par l'absence de pouvoir législatif central de la Communauté et les événements ont été par trop rapides pour que les Etats intéressés en soient saisis et aient eu le temps matériel de se prononcer sur le projet de statut du marin à eux soumis.

En outre, il était prévu qu'il n'y avait qu'un seul pavillon dans la Communauté.

Dans la Communauté rénovée, il ne saurait, semble-t-il, être question de maintenir au chapitre des compétences communes

les transports extérieurs et communs. Les conventions devraient comporter des clauses garantissant la non discrimination au détriment du pavillon de l'une des deux parties contractantes : de la sorte, il serait permis d'espérer qu'aucune réglementation (changes, police des ports, organisation du commerce extérieur) ne pourrait porter préjudice à l'armement français.

Les problèmes posés à l'armement sont donc de deux sortes : les uns concernent le capital, les autres la main-d'œuvre.

1° Les armateurs ont envisagé d'immatriculer les navires dans les Etats de la Communauté accédant à l'indépendance.

A l'heure actuelle, il existe des amorces de solutions positives. Les armateurs français ont déjà proposé à divers Etats de la Communauté de constituer des compagnies de navigation. Mais il semble qu'ils se heurtent à certaines lenteurs administratives et qu'au demeurant la situation actuelle du marché des frets diminue, aux yeux des Gouvernements locaux, l'intérêt qu'il y aurait à voir se constituer des marines marchandes dans plusieurs Etats.

2° Les problèmes de la main-d'œuvre sont en partie liés aux solutions adoptées en ce qui concerne les navires. Si des navires actuellement immatriculés en France sont transférés dans les Etats de la Communauté, si des flottes concurrentes sont créées dans ces mêmes Etats, si enfin des pôles de trafic se développent outre-mer, les marins français risquent de connaître un chômage, dont il est impossible d'apprécier a priori l'importance. Les remèdes à ce risque pourraient être, semble-t-il, de trois ordres :

a) *La mobilité de la main-d'œuvre* qui implique peut-être une certaine évolution de l'état d'esprit du personnel navigant français.

b) *La modification du statut financier de l'établissement national des invalides de la marine :* afin que le montant des annuités nécessaires à l'obtention des retraites de l'E.N.I.M. ne soit pas diminué parce que les personnels intéressés auraient navigué, outre-mer, et surtout que l'établissement puisse bénéficier du reversement des cotisations acquises par les systèmes sociaux de sécurité sociale, que ceux-ci soient le fait de l'Etat, de l'armateur ou du marin.

c) *L'élaboration avec les Etats membres des conventions « internationales »* de sécurité sociale, instrument juridique nécessaire à la mise en œuvre d'une politique de mobilité de la main-d'œuvre.

⁂

En conclusion sur ce point, il faut donc noter que l'armement français doit faire face à des problèmes dont l'analyse est possible, mais dont les solutions seront très probablement empiriques et sans doute différentes selon les Etats.

⁂

Mais le phénomène contemporain qui cause le plus d'inquiétude à la flotte française est celui de son suréquipement en pétroliers *dû à la mise en exploitation progressive des pétroles et des gaz sahariens.*

Le tableau ci-dessous donne une idée du raccourcissement des trajets qui en résulte.

Durée de quelques voyages en jours.

(Rotation complète à la vitesse de 16 nœuds.)

PORTS DE DÉCHARGEMENT	PORTS DE CHARGEMENT		
	Kowait.	Banias.	Bougie.
Philadelphie	50	30	23
Dunkerque	39	20	13
Lavera	30	11	5

Source : « Transports » n° 46, mars 1960.

Ce raccourcissement des trajets joint à l'accélération des séjours à quai, dû à l'amélioration de l'équipement portuaire, accroît à tel point la vitesse de rotation des navires que la flotte pétrolière française, dans son état actuel, suffit largement à nos besoins.

Une participation accrue au trafic pétrolier mondial s'avère donc indispensable. Or, sur ce point, la conjoncture n'apparaît guère favorable.

On peut en effet estimer que l'accroissement des besoins pétroliers mondiaux continuera au rythme de 1958 (6 p. 100) dans les années à venir.

En tenant compte des commandes passées au 1er janvier 1959 et en évaluant à 10.500.000 tonnes le tonnage de navires démolis de 1959 à 1963, on aboutirait alors au tableau suivant.

Evolution comparée de la flotte pétrolière et des besoins mondiaux.

ANNÉES	TONNAGE existant au 1er janvier.	NAVIRES lancés dans l'année.	NAVIRES démolis ou transformés dans l'année.	TONNAGE existant au 31 décembre.	BESOINS en tonnage au 31 décembre.
1959...	57.100.000	6.700.000	2.000.000	61.800.000	55.400.000
1960...	61.800.000	6.400.000	3.500.000	64.700.000	58.400.000
1961...	64.700.000	4.900.000	3.500.000	66.100.000	61.900.000
1962...	66.100.000	3.100.000	3.000.000	66.200.000	65.600.000
1963...	66.200.000	2.000.000	500.000	67.700.000	69.500.000

Prévisions de la société de courtage maritime.
Unité = T. de p. en l.

L'équilibre entre l'offre et la demande ne serait donc atteint qu'en 1963. Encore faut-il tenir compte que, dans le tableau ci-dessus, il n'a pas été tenu compte de la flotte de réserve des Etats-Unis (1 million de tonnes environ), ni du fait que le tonnage détruit n'est pas équivalent tonne pour tonne au tonnage mis en service (on applique normalement le coefficient 1,2 au tonnage moderne).

Il n'est certes pas exclu que des facteurs nouveaux viennent modifier ces prévisions qui s'avèreraient pessimistes si :

— l'accroissement de la consommation mondiale de produits pétroliers était plus rapide que prévu (un accroissement de 8 p. 100 par an au lieu de 6 p. 100 amènerait l'équilibre entre l'offre et la demande en 1962) ;

— les Etats-Unis assouplissaient leur politique sur le contingentement des importations de pétroles ;

— l'utilisation des pétroliers comme minéraliers (300.000) en 1959 s'accentue.

Par contre, les risques de prolongation de la crise pourraient se préciser si :

— l'amélioration continue des installations portuaires accroissait d'une façon substantielle le rendement des navires ;

— la mise en route d'un deuxième convoi journalier dans le sens Sud—Nord du canal de Suez accélère leur rotation ;

— la multiplication de nouvelles raffineries substitue au transport de produits pétroliers finis, actuellement assuré par des navires moyens et petits, un transport de pétrole brut assuré par de gros pétroliers.

De toutes façons, si les pétroliers français sont contraints d'entrer en concurrence avec les navires étrangers, ils ne pourront échapper aux nécessités qui s'imposent à tous les autres navires de l'armement français : assurer des taux compétitifs. Ce qui implique des conditions d'exploitation à peu près identiques.

La question se pose donc de savoir si les charges de l'armement français sont supérieures à celles de l'armement étranger et, si elles le sont, d'en examiner les causes et les remèdes.

VIII. — LES DEPENSES D'EXPLOITATION DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

Les dépenses d'exploitation comportent un certain nombre d'éléments d'importance inégale qui peuvent s'inscrire sous les rubriques suivantes :

— charges financières (rémunération du capital et charges d'emprunt) et fiscales ;
— soutes et approvisionnements ;
— frais de port et de pilotage ;
— frais généraux et d'agences ;
— assurances ;
— avaries et manquants ;
— nourriture des passagers à bord ;
— charges d'entretien, de réparations et de reclassification ;
— charges d'équipage.

Nous examinerons successivement ces différents postes en insistant plus particulièrement sur ceux qui représentent un pourcentage important ou un intérêt particulier dans le compte d'exploitation.

⁂

a) *Charges financières.*

Les charges financières représentaient environ 1 p. 100 du coût total d'exploitation en 1958. La faiblesse relative de ces charges s'explique du fait que, en général, le capital propre des armements, constitué en grande partie par des réserves (80 p. 100) provenant de profits non distribués et de la reconstitution sur fonds publics de la flotte, est supérieur au capital emprunté. La reconstitution de la flotte étant pratiquement terminée, l'armement doit avoir maintenant recours au crédit dans d'importantes proportions du fait de la persistance de la crise des frets, pour faire face au programme d'investissement prévu au troisième plan.

Ce dernier avait prévu un investissement global de l'armement de l'ordre de 300 milliards à financer à concurrence de la moitié environ par autofinancement et de la moitié par le recours au système bancaire. L'appel aux capitaux par émission d'actions paraît devoir être très restreint.

En raison des résiliations de commandes, d'une part, des variations du prix de la construction navale sur le marché mondial et de l'incidence des dévaluations de 1957 et 1958 sur le volume de l'aide à la construction navale, d'autre part, le montant global des investissements définis au troisième plan s'est finalement retrouvé aux environs de 320 milliards. Mais la part de l'autofinancement effectivement susceptible d'être accomplie risque d'être quelque peu inférieure en valeur absolue et en valeur relative à ce qui était initialement prévu.

En outre, si le montant des investissements à financer par le crédit devait être réparti par moitié entre le moyen et le long terme, il s'avère que la part du moyen terme dépassera les prévisions.

Dans une conjoncture mauvaise, les armateurs ont donc à l'heure actuelle à faire face à des remboursements de crédits à moyen terme plus importants qu'ils ne l'avaient escompté.

Par suite, si l'on ne veut pas obérer gravement l'effort d'investissement à définir dans le cadre du quatrième plan et si l'on veut également permettre aux armateurs, compte tenu des difficultés actuelles, de supporter dans des conditions convenables les charges d'emprunts à moyen teme qu'ils ont contractés pendant les dernières années, il y a lieu d'envisager si, et dans quelle mesure, il n'est pas possible de prolonger d'un certain délai le montant des crédits à moyen terme déjà consentis.

Nous savons que les efforts de l'administration tendent, à l'heure actuelle, à augmenter le volume du crédit à long terme à mettre à la disposition de l'armement. Tel est notamment l'objet d'un récent décret permettant aux compagnies d'assurances d'affecter à celui-ci, sous forme de prêts, une fraction de leurs réserves techniques.

Les modes de distribution du crédit mettent en jeu, à l'heure actuelle, un certain nombre d'institutions financières, ce qui oblige les armateurs à s'adresser à plusieurs portes. Aussi s'est-on demandé si la solution n'était pas de créer une institution spécialisée dans le crédit à l'armement, le rétablissement d'un véritable crédit maritime étant plus de nature à donner satisfaction à l'armement et devant lui permettre d'obtenir dans une plus large mesure des prêts à long terme.

Cette mesure, ajoutée aux bonification d'intérêts qui en ramène le taux à 4,5 p. 100, permettront de pallier en partie la diminution sensible des revenus du portefeuille, des fonds de roulement et des bénéfices sociaux qui, dans les années de haute conjoncture, permettaient de limiter le recours au crédit.

Sans doute, ces dispositions permettraient également d'atténuer les charges financières de l'armement, mais une certaine surcharge existerait encore, le coût des différents modes de financement dans certains pays maritimes concurrents apparaissant sans pouvoir être chiffrés comme étant inférieur au coût français.

Cependant, les représentants des armateurs entendus par la section des transports et du tourisme estiment que les charges financières du pavillon français ne semblent pas avoir été jusqu'ici une cause de handicap.

Ils signalent toutefois que le financement du programme de construction a été déséquilibré par la baisse anormale des recettes escomptées et surtout par l'augmentation moyenne de 30 p. 100 du coût de ce programme par suite des dévaluations et des clauses de la loi d'aide à la construction navale qui laisse à la charge de l'armement le relèvement dû pour des navires compris dans un programme d'environ 3 milliards de nouveaux francs.

b) *Charges fiscales.*

Nous ne procéderons pas dans cette étude à une analyse générale des charges fiscales de l'armement français, ni à une étude comparative de tous les éléments qu'elles comportent : la diversité des législations fiscales et la faiblesse de la documentation rendant cette tâche difficile et sujette à des erreurs nombreuses.

Il suffira de rappeler que les armements maritimes bénéficient dans chacun des pays de dispositions qui n'apparaissent pas toujours dans les textes législatifs et qui sont prises en fonction de l'intérêt que portent les gouvernements à leurs transports maritimes.

Dans l'ensemble des pays dont l'activité maritime nous intéresse, la notion de bénéfices imposable est relativement homogène mais d'importantes différences peuvent apparaître dans les méthodes d'évaluation des comptes d'exploitation.

Celles relatives à l'actif social sont à peu près identiques dans les pays considérés.

Les dépenses déductibles des produits bruts sont en général les dépenses de fonctionnement de l'entreprise mais elles sont plus ou moins importantes suivant ce qu'elles recouvrent, un certain nombre de pays autorisant la déduction de charges exceptionnelles.

Parmi les charges déductibles, les charges d'amortissement suivent des règles qui diffèrent assez sensiblement.

En France, la réglementation fiscale de 1931 et de 1959 part du principe que les produits de l'exploitation de l'armement étant soumis à de très grandes fluctuations tant en amplitude qu'en durée, il est impossible que les armateurs soient tenus d'amortir suivant un taux annuel fixe. C'est pourquoi à la différence de ce qui existe dans les industries terrestres les règles suivantes sont actuellement en vigueur :

La durée minimum d'amortissement des navires est de 8 ans à compter du premier jour de l'exercice au cours duquel le navire est entré en service.

L'amortissement peut être effectué de la façon suivante :

— 50 p. 100 en trois ans avec maximum annuel de 20 p. 100 ;

— 25 p. 100 en deux ans avec maximum annuel de 15 p. 100 ;

— le solde sur les trois dernières années.

Ce régime qui date de 1959 est plus strict que celui qui était en vigueur depuis 1931. Il apparaît cependant encore très satisfaisant si l'on considère que nos armements exploitent leurs navires, en règle générale sur des lignes régulières ou sous contrats de longue durée, ce qui leur permet d'obtenir des profits d'exploitation relativement stables, beaucoup plus en tout cas que ne le montre l'évolution des indices de fret au cours d'une période donnée. Si des régimes étrangers paraissent à première vue plus favorables cela provient surtout de la différence des politiques financières suivies dans les pays. (Réévaluations possibles des bilans en France, absence de réévaluation dans certains autres pays.)

En analysant les systèmes d'amortissement pratiqués dans les pays intéressés nous pouvons constater que si les amortissements se font sur des bases analogues, c'est-à-dire le prix d'achat des navires, ils ont des points de départ différents : mise en service en France et en Angleterre ; livraison du navire (Allemagne, Italie) ; inscription au bilan (Pays-Bas, Danemark) et ils peuvent aller au-delà de la valeur du navire, cette exonération d'impôt pouvant dépasser la valeur du navire de 40 p. 100 en Angleterre et de 30 p. 100 au Danemark. En outre, le mode de calcul des amortissements et la souplesse de la réglementation favorisent certains armements étrangers et en particulier les armements danois, britanniques et néerlandais qui bénéficient soit d'une déduction d'amortissement ou de dotations d'amortissement anticipées. Seuls les armements italiens et allemands semblent avoir une position moins favorable que celle des armateurs français. Toutefois les italiens peuvent immatriculer en Sicile un cinquième de leur flotte et ils y jouissent de privilèges particuliers.

⁂

Parmi les charges déductibles des produits bruts, il faut citer les impôts indirects, les droits de taxes exigibles pour l'exercice d'activités professionnelles, les taxes régionales ou locales, les reports déficitaires et les provisions.

Les règles sont à peu près les mêmes en France et à l'étranger sauf pour les reports déficitaires où elles sont plus favorables en Suède, Norvège, Pays-Bas et Grande-Bretagne.

⁂

L'impôt sur le revenu représente un taux très voisin de 50 p. 100 en France, Grande-Bretagne, Suède, Pays-Bas et Allemagne. En Norvège, il s'établit aux environs de 40 p. 100. En Italie, l'armement basé en Sicile (un cinquième de la flotte) bénéficie d'une exonération d'impôt sur la richesse mobilière jusqu'en 1963 avec possibilité de prorogation.

Au Danemark, l'impôt sur les bénéfices est progressif et varie de 7 p. 100 sur un bénéfice inférieur à 6 p. 100 du capital social à 15 p. 100 pour un bénéfice de plus de 30 p. 100 du capital social.

Pour les bénéfices, la progressivité des impôts paraît se traduire en Grande-Bretagne (Profit Tax), Norvège, Pays-Bas et Italie par des taux plus bas qu'en France.

En dehors des impôts sur le revenu, la Norvège, l'Italie et l'Allemagne fédérale acquittent des impôts sur le capital, assez faibles dans les deux premiers pays mais relativement importants dans le dernier.

Au Danemark, un impôt de 1 p. 100 est financé par des versements patronaux et des salariés pour le régime national des retraites. En Suède, un impôt de 15 p. 100 est prélevé sur les salaires des marins de nationalité étrangère sous certaines réserves.

⁂

Des impôts locaux sont également perçus soit sur les bénéfices (Norvège, Suède, Italie), soit sur le capital (Norvège). La complexité de ces impôts rend toute comparaison difficile, mais il ne semble pas que l'armement français soit plus défavorisé que l'armement étranger.

Dans la plupart des pays marimites, l'impôt sur les salaires n'existe pas sauf en Allemagne où il est perçu au profit des communes. Son taux varie de 0 à 4 p. 100 et la moyenne semble se situer aux environs de 3,5 p. 100 des salaires réels. Il y a lieu de noter qu'aux Pays-Bas l'impôt sur les salaires a existé jusqu'au 1er janvier 1957, date à laquelle il a été supprimé.

⁂

Les charges fiscales consécutives aux augmentations de capital varient suivant les pays de 1,60 p. 100 de la valeur nominale des titres nouveaux à 2,50 p. 100 aux Pays-Bas, à 1 p. 100 plus un droit de timbre en Italie, à 3 p. 100 en Allemagne, alors qu'en Grande-Bretagne les sociétés n'acquittent pas ces charges perçues sur les actionnaires.

La taxation des réserves est assujettie à l'impôt sur les bénéfices au tarif normal dans tous les pays sauf en Italie où elles supportent l'impôt sur le capital de 0,75 p. 100.

Dans la plupart des pays (Grande-Bretagne et Italie exclues) les dividendes sont soumis à une retenue à la source au moment de leur attribution. Ils apparaissent ensuite comme éléments du revenu global.

La retenue à la source varie suivant les pays, 25 p. 100 en Allemagne, 22 p. 100 en France, 15 p. 100 aux Pays-Bas.

En France, depuis l'institution de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, mis en application le 1er janvier 1959, la retenue à la source a été portée à 24 p. 100, mais elle est déductible à concurrence de 16 p. 100 de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et pour le surplus, soit 8 pour 100, elle est admise en déduction du revenu imposable.

Elle sera déduite de l'impôt dans son intégrité à partir du 1er janvier 1961.

Il est donc possible d'affirmer que la superposition d'impôt a disparu et que le nouveau régime français est, sur ce point, devenu comparable aux régimes étrangers

⁂

En conclusion. — La comparaison de la fiscalité à laquelle sont soumis les armateurs des différents pays est rendue difficile par la complexité du problème,

Le caractère mouvant de cette fiscalité dans les pays maritimes traditionnels autant dans son assiette que dans son taux ajoute encore à cette difficulté. On peut cependant conclure que si le taux paraît un peu plus faible en Italie et en Norvège, l'armement français ne semble pas supporter de charges sensiblement supérieures à ses concurrents, sinon en ce qui converne le régime d'imposition des bénéfices distribués et des dividendes qu'il serait souhaitable de rapprocher de celui des autres pays.

Mais il est nécessaire, en conclusion de ce chapitre, de souligner l'importance des charges fiscales dans la concurrence internationale puisqu'il s'agit d'un facteur déterminant dans la création des pavillons de complaisance.

c) *Soutes et approvisionnements.*

Les soutes se font à concurrence de 20 p. 100 dans les ports français et pour les navires autres que les pétroliers. (Pour les pétroliers, le pourcentage est de 60 p. 100.)

Le coût des soutes s'inscrit en pourcentage dans les charges d'exploitation pour :

Cargos : 16 à 17 p. 100 ;
Pondéreux : 20 p. 100 ;
Pétroliers : 27 à 28 p. 100 ;
Bananiers : 25 p. 100 ;
Paquebots : 14 à 15 p. 100 ;
Caboteurs : 10 p. 100.

Les approvisionnements entrent dans le coût total de l'exploitation pour un pourcentage qui diffère suivant les navires et les lignes, mais également suivant les conditions d'exploitation des navires. Il peut être évalué de 4 à 5 p. 100.

Les dépenses occasionnées par l'approvisionnement en combustibles, en produits d'entretien et denrées alimentaires sont sensiblement de même importance pour les navires étrangers qui desservent les ports français.

En ce qui concerne les dépenses de combustibles, la disparité des prix qui existait avant 1956, prix plus élevés que les prix internationaux, s'est depuis atténuée et la flotte française se ravitaille à l'étranger au même prix que les flottes étrangères. Les dévaluations de 1957 et 1958 n'ont eu que très peu d'incidence en général sur les prix des combustibles.

La possibilité donnée aux navires de s'approvisionner en produits d'entretien et denrées alimentaires dans les ports étrangers atténue dans une certaine mesure les dépenses d'approvisionnement effectuées dans les ports français.

Sous cette rubrique, la surcharge du pavillon français est insignifiante. Mais, compte tenu des usages nationaux, les dépenses de nourriture des équipages sont un peu plus élevées en France.

d) *Frais de port et de pilotage.*

Le pourcentage des frais de port dans les charges d'exploitation peut être évalué :

Cargos : 10 à 12 p. 100 ;
Pondéreux : 16 à 18 p. 100 ;
Pétroliers : 18 à 19 p. 100 ;
Bananiers : 5 à 6 p. 100 ;
Paquebots : 4 à 5 p. 100 ;
Caboteurs : 7 p. 100.

Les frais de port sont dans l'ensemble plus élevés en France qu'à l'étranger, ce qui constitue sans aucun doute une surcharge pour les navires faisant escale fréquemment dans plusieurs ports français et ne touchant qu'un nombre limité de ports étrangers.

Les chargeurs ont donc un intérêt certain à utiliser les ports voisins étrangers et ainsi à confier leurs transports à des pavillons concurrents.

Etablis en fonction du tonnage du navire et de la cargaison transportée ainsi que de la nature de la cargaison, les frais de port sont supportés à la fois par le chargeur et l'armateur et la répartition de ces frais est parfois très différente entre ports étrangers et ports français, souvent même entre ports français. Elle est surtout très sensible pour les transports pétroliers qui utilisent les ports français dont les taux sont plus élevés qu'à l'étranger.

La surcharge n'en reste pas moins très faible, les navires étrangers en concurrence avec les navires français sur ces relations subissent les mêmes taux portuaires. Mais il y a un danger d'évasion de trafic en raison de l'intérêt qu'ont les chargeurs à utiliser les ports étrangers voisins pour les marchandises venant ou partant de France.

e) *Frais généraux et d'agence.*

Les frais généraux sont relativement faibles dans les dépenses d'exploitation et ne paraissent pas être supérieurs à ceux des armements étrangers :

Cargos : 10 à 15 p. 100 ;
Pondéreux : 7 à 8 p. 100 ;
Pétroliers : 5 à 6 p. 100 ;
Bananiers : 10 à 11 p. 100 ;
Paquebots : 16 à 18 p. 100 ;
Caboteurs : 7 à 8 p. 100.

Par contre il semble que les frais d'agence (70 p. 100 des frais généraux) soient plus élevés dans l'armement français que dans les armements étrangers.

La surcharge correspondante n'est cependant pas importante et est difficilement chiffrable. Le chiffre de 10 p. 100 retenu par l'I. N. S. E. E. paraît être un maximum.

f) *Les assurances.*

Les assureurs maritimes français bénéficient d'un monopole mais les charges d'assurances pour l'armement n'en semblent pas affectées et sont très voisines du marché international.

Les frais d'assurances se situent aux environs de 5 p. 100 des dépenses d'exploitation.

La multiplicité des formes du contrat et le fait que certains armateurs assurent eux-mêmes une partie des risques ne permettent pas d'établir des comparaisons avec précision d'un pavillon à l'autre et même entre entreprises sous le même pavillon.

Il ne semble pas que si une surcharge existe pour le pavillon français, elle soit très importante.

g) *Avaries et manquants.*

Placée sous une étroite surveillance de l'équipage au cours des opérations commerciales, la marchandise transportée sous pavillon français ne présente pas plus d'avaries et de manquants que celle transportée sous pavillon étranger. L'armement français au contraire doit bénéficier de primes plus favorables pour l'assurance des cargaisons.

h) *Nourriture des passagers.*

La qualité du service à bord des navires français et l'attention particulière apportée à la nourriture des passagers doivent sans doute apporter une légère surcharge à l'armement spécialisé dans ces transports, mais qui n'a aucune incidence sur l'ensemble des dépenses d'exploitation et la qualité des menus sur les paquebots français constitue incontestablement un attrait pour la clientèle.

i) *Charges d'entretien, de réparations et de classification* (1).

Ce poste est certainement un des plus sensibles dans les charges d'exploitation. La dépense moyenne pour l'ensemble des navires constitue 15 à 18 p. 100 des dépenses totales, sauf pour les paquebots et pétroliers, où elle représente 20 p. 100.

Ces charges peuvent être décomposées en 90 p. 100 payables en monnaie française et 10 p. 100 payables en devises.

Ces dépenses font l'objet d'imputations comptables différentes suivant les armements.

Elles sont dans certains cas réparties sur la période séparant deux classifications successives et portées comme provisions au passif du bilan.

Dans d'autres armements, seules les dépenses de reclassification sont portées au passif du bilan et les dépenses de réparations étant considérées comme une dépense de l'exercice en cours. Enfin, pour les navires placés sous surveillance, le poste « Entretien » couvre toutes ces dépenses.

Les dépenses exposées dans tous les cas au titre de grosses réparations et de reclassification doivent, sans aucun doute, lorsqu'elles sont effectuées dans les chantiers français, comporter une surcharge relativement importante du fait de la différence du niveau des prix entre la construction navale française et la construction navale étrangère. Mais les armateurs français ayant la faculté de faire procéder à ces travaux soit dans un chantier français, soit à l'étranger dans les conditions les meilleures, cette surcharge s'atténue probablement par les avantages procurés par l'immobilisation du navire en France.

Il serait souhaitable que les navires français bénéficient des mêmes avantages que les navires étrangers pour toutes réparations faites en France (2).

En ce qui concerne les travaux d'entretien courant ils sont difficilement comparables du fait des usages très différents entre armements français et entre armements français et étrangers.

L'armement français fait souvent exécuter les travaux d'entretien courant et de petites réparations par les équipages des navires. Il devrait par conséquent se placer dans de meilleures conditions que l'armement étranger qui confie plus généralement ces travaux à des entreprises terrestres.

Il semble donc que ces dépenses sont plus faibles sur les navires français. Là encore un pourcentage est difficile à établir, il pourrait être de l'ordre de 10 à 20 p. 100. Mais les affirmations en la matière sont toujours discutables.

(1) La classification est la vérification de l'état du navire pour lui donner une cote de classification en vue de son utilisation. Elle porte sur la sécurité et la navigabilité.

(2) Il y a lieu toutefois de souligner l'anomalie que comporte le régime de l'aide à la construction navale qui permet aux navires étrangers venant se faire réparer en France de bénéficier du prix international alors que les navires français réparés dans nos chantiers nationaux ne bénéficient de cet avantage qu'à partir d'un montant du coût des réparations dépassant plusieurs dizaines de millions de francs.

j) *Charges d'équipage.*

Rémunération.

La rémunération globale est constituée par la rémunération de base (salaires du personnel subalterne et solde des officiers), par les accessoires de salaires, auxquels s'ajoutent éventuellement l'indemnité de nourriture, et les suppléments divers. Augmentée des charges sociales, elle constitue les charges d'équipage.

***

La rémunération de base des marins en France est établie en principe par accords contractuels entre le C. C. A. F. et les organisations syndicales représentatives. Elle est parfois fixée unilatéralement par le C. C. A. F. lorsque l'accord n'a pu être conclu avec les représentants du personnel. Nous désignerons cependant pour la suite de l'exposé les dispositions réglant la rémunération sous la terminologie « accords de salaires ».

Ces accords distincts pour les officiers et les subalternes sont établis pour la navigation au large et la navigation portuaire. L'étude ne portera que pour la première, la seconde étant liée à celle-ci.

Ils comprennent des dispositions relatives aux salaires de base, aux heures supplémentaires, à l'indemnité de nourriture, aux primes et indemnités diverses pour les officiers et à certains suppléments pour le personnel subalterne dont elles définissent le taux.

***

Le caractère évolutif des salaires tant en France qu'à l'étranger rend difficile une comparaison à un moment déterminé, les aménagements n'étant connus que très tardivement, souvent plusieurs mois après leur mise en application dans certains pays étrangers.

D'autre part, la grande discrétion des armements de certains pays non soumis aux conventions collectives ne permet pas d'établir les comparaisons souhaitables entre les salaires des marins d'un pays à l'autre, aussi les études entreprises soit par l'armement français, soit par le service de l'expertise économique d'Etat ou les renseignements recueillis par le secrétariat général de la marine marchande, ne peuvent avoir qu'une valeur indicative et d'appréciation très relative malgré tout le soin qui a pu être apporté à ces travaux.

Enfin la ventilation faite par l'armement français entre les charges salariales et les charges sociales peut faire l'objet d'appréciations différentes et ainsi conduire à des écarts plus ou moins importants dans la comparaison des mêmes postes avec l'étranger.

***

La rémunération de base représente en moyenne en France 60 à 65 p. 100 de la rémunération globale pour les subalternes et environ 65 à 70 p. 100 pour les officiers. Ce pourcentage relativement faible provient en grande partie du paiement des heures supplémentaires pour les subalternes qui dans certains armements perçoivent un montant d'heures supplémentaires égal à 30 à 40 p. 100 de leur salaire mensuel.

Pour les officiers c'est surtout les indemnités diverses très nombreuses et le forfait pour travaux supplémentaires (25 pour 100 du salaire de base) qui constituent l'essentiel de la différence entre la solde mensuelle et la rémunération totale.

Ces écarts par rapport au salaire de base sont plus faibles à l'étranger. Ils semblent devoir se situer suivant les armements et les genres de navigation entre 70 à 80 p. 100 des écarts français.

Le secrétariat général de la marine marchande estime après enquête que les frais de nourriture représenteraient de 14 à 15 p. 100 du total de la rémunération réelle. Il semble que ce pourcentage soit plus important qu'à l'étranger (10 à 20 pour 100), ce qui se justifie d'ailleurs par la consistance et la variété des repas servis à bord des navires français conformes aux conditions de vie française.

Quant au pourcentage représenté par les heures supplémentaires, il varie suivant les compagnies et le genre de navigation dans des limites telles qu'il ne peut être exprimé qu'avec une approximation relative. Dans l'ensemble de la flotte il peut représenter 20 p. 100 du salaire de base, c'est-à-dire un peu moins de 2 heures supplémentaires par jour.

La comparaison avec l'étranger fait apparaître que le poste heures supplémentaires en France est plus important du double. Pour l'accomplissement de certains travaux spéciaux ou effectués dans certaines conditions, les marins perçoivent en outre des allocations spéciales dont l'importance est très variable suivant le genre de navigation, les horaires pratiqués sur certaines lignes régulières et la nature du chargement. Elles ont été évaluées en 1959 à 20 à 25 p. 100 du total des rémunérations pour travail supplémentaire pour le pont et la machine et 10 p. 100 pour les A. D. S. G.

Enfin, un certain nombre d'accessoires de salaires, très nombreux pour les officiers, réduits pour le personnel subalterne, viennent s'ajouter à la rémunération de base et aux heures supplémentaires. Ils varient aussi suivant les armements et les trafics (cf. annexe 35).

D'après une estimation récente du C. C. A. F., ils peuvent atteindre :

Pour *les officiers* naviguant au long cours et au cabotage, un tiers des soldes de base et pour ceux naviguant à bord des pétroliers, 50 p. 100 ;

Pour *les marins* naviguant au long cours et au cabotage, un huitième du salaire de base et pour ceux naviguant à bord des pétroliers, un cinquième.

Il existe évidemment un certain nombre d'accessoires de salaires dans les compagnies étrangères, mais, compte tenu de l'impossibilité d'en fixer le pourcentage d'une façon suffisamment précise, nous admettrons le chiffre de 10 à 15 p. 100 pour l'ensemble que représente la différence entre le salaire de base augmenté des heures supplémentaires, ainsi que de l'indemnité de nourriture, et de la rémunération globale.

***

La complexité des salaires et la diversité des services effectués par les équipages ne permettent qu'un examen comparatif de la dépense totale des charges salariales des armements français et étrangers. Les services de l'expertise économique d'Etat se sont penchés sur le problème posé mais n'ont pu conclure que par approximation.

Ces travaux, confrontés avec ceux du comité central des armateurs, et les renseignements recueillis par le secrétariat général à la marine marchande établissent que les rémunérations mensuelles par navire dans les différents pays maritimes, comparées en pourcentage (base 100, armement français), se présentent ainsi :

PAYS	NAVIRES autres que pétroliers.	NAVIRES PÉTROLIERS
France	100	100
Italie	90	80
Pays-Bas	90	85
Allemagne	90	»
Norvège	110	95 à 105
Grande-Bretagne	110	75 à 80
Danemark	110	»
Suède	125	110

A noter que pour l'Italie le coefficient passe à 105 sur le secteur méditerranéen pour les navires autres que pétroliers, alors que la rémunération moyenne par homme d'équipage sur les navires autres que les pétroliers ressort pour les mêmes pays à :

PAYS	NAVIRES autres que pétroliers.
France	100
Italie	
Pays-Bas	95 à 98
Allemagne	
Norvège	95 à 105
Grande-Bretagne	95 à 105
Danemark	110 à 120
Suède	130 à 140

Pour les pétroliers, la rémunération moyenne par homme est, comparativement à l'indice 100 pour la France :

Grande-Bretagne : 78 à 80 p. 100 ;
Norvège : 95 à 105 p. 100 ;
Suède : 110 p. 100 ;
Pays-Bas : 80 à 85 p. 100 ;
Italie : 80 à 90 p. 100.

On notera pour les pétroliers que les rémunérations mensuelles par navire se rapprochent des rémunérations moyennes par homme, les effectifs de cette catégorie de navires étant très voisins les uns des autres. Par contre, pour les autres navires, les différences qui apparaissent proviennent de la composition numérique des équipages et de la technicité plus ou moins grande de la maîtrise.

***

La surcharge de l'armement français en matière de rémunération ne paraît pas évidente, si toutefois elle est plus précise pour les armements pétroliers ; la rémunération couvrant les services des équipages dont la consistance diffère par pays, en particulier pour les travaux dits d'entretien du navire et les horaires de travail prévus par les différentes législations.

***

De ces études, il résulte que la structure des rémunérations dans les marines marchandes est des plus complexes et que, en France en particulier, les primes, suppléments et les diverses indemnités perçues par les officiers rendent toute étude comparative valable très difficile. La pratique tendant à compléter un salaire de base insuffisant par l'octroi de suppléments divers et le paiement d'heures supplémentaires majorées est à condamner.

Une revision de la structure des salaires s'impose avec toutes les difficultés que celle-ci peut comporter, afin que le taux réel de la rémunération globale se rapproche le plus possible de celui de la rémunération de base. Sans doute conviendra-t-il d'apporter des correctifs au salaire national de base pour tenir compte des genres de navigation, des sujétions de lignes et des conditions de travail à bord, mais il est indispensable que le plus grand nombre d'éléments constituant les accessoires de salaires s'incluent dans la rémunération de base et que les heures supplémentaires redeviennent l'exception qui ne se justifie pleinement que par des travaux de conduite, d'entretien courant et par les manœuvres d'arrivée et de départ des ports pour le pont et la machine.

Cette revision ne doit pas affecter sensiblement le coefficient des charges salariales dans les dépenses d'exploitation. Elle mettrait fin à la surenchère qui s'est établie au sein même de l'armement français pour s'assurer en particulier du personnel machine spécialisé.

Charges sociales.

L'armement français groupe les charges sociales sous les quatre rubriques suivantes :

1° Les charges de sécurité sociale : allocations familiales, invalides, maladies et blessures ;

2° Les charges réglementaires : frais de conduite et de rapatriement. Congés payés. Gardes et repos. Impôts cédulaires. Taxes de logement et d'apprentissage et le service social ;

3° Les charges contractuelles : frais de voyage, indemnité de fin de carrière et charges dues à la stabilité de l'emploi ;

4° Les charges bénévoles.

Nous examinons ces différentes charges dans les charges d'exploitation du pavillon français et comparerons autant qu'il est possible de le faire le régime appliqué à l'armement français avec le régime général des industries françaises et avec le régime en vigueur dans les pays étrangers.

A. — RÉGIME APPLIQUÉ A L'ARMEMENT FRANÇAIS

1. *Les charges de sécurité sociale.*

Le régime social des marins en France est un des plus anciens. Il a ses origines dans une ordonnance de Richelieu de 1637 et a subi au cours des siècles des mises à jour en fonction des évolutions politiques et sociales. Il est assuré par l'Etablissement national des invalides de la marine (E. N. I. M.) pour tout ce qui concerne les assurances sociales et par deux caisses distinctes pour les prestations familiales : caisse nationale des marins du commerce pour les marins du commerce et caisse

nationale de la pêche maritime pour les pêcheurs. L'établissement national des invalides de la marine gérera un budget de l'ordre de 32 milliards, en 1960, le nombre des cotisants atteint une centaine de mille et celui des bénéficiaires 80.000 pour les pensions de veuves et de vieillesse, 20.000 pour les pensions de prévoyance.

L'organisation des services administratifs de l'E. N. I. M. comprend un personnel de 109 unités à l'administration centrale et de 115 dans les services extérieurs (6 directions de l'inscription maritime). Les services comptables comptent 105 unités réparties à la Trésorerie générale, à Paris (19 unités) et dans les trésoreries des ports (86 unités).

Les ressources de l'E. N. I. M., en 1958, proviennent de :

	Milliards.
1° La contribution des armateurs et des marins....	10,500
2° La subvention de l'Etat.....	15,800
3° Taxe sur les passagers.....	0,780
4° Droit de timbre sur les connaissements.....	0,250
5° Ressources diverses.....	1,450
6° Taxe sur les plaisanciers (affectée au fonds de réserve pour dépenses d'investissement à caractère administratif ou social).....	0,120
Au total.....	28,900

⁂

L'Etablissement national des invalides de la marine a réparti ses charges sur deux caisses : la caisse de retraites des marins et la caisse de prévoyance.

L'assurance vieillesse dépend de la première, les accidents et maladies dépendent de la seconde. Les pensions de retraites d'ancienneté du personnel sont acquises à cinquante et cinquante-cinq ans d'âge et après 25 années de navigation, mais le marin peut bénéficier d'une retraite proportionnelle d'ancienneté après 15 années de navigation et à cinquante-cinq ans d'âge. Les taux en sont fixés par décrets en fonction du salaire forfaitaire correspondant à la catégorie dans laquelle le marin s'est trouvé classé pendant les trois dernières années de navigation.

Il est à noter que la navigation française s'effectue avec des marins français et que les dérogations à cette règle sont très limitées.

En 1958, le montant des pensions a atteint pour 80.000 bénéficiaires environ 22 milliards de francs.

La caisse de prévoyance sert des prestations en cas d'accident du travail et de maladie survenus en cours ou en dehors de la navigation au titre de soins aux invalides et des pensions en cas d'invalidité pour accident et maladie. Elle sert des prestations aux pensionnés et à leur famille.

Elle assure les marins contre les risques d'accidents professionnels, de maladie et d'invalidité, garantit les familles de marins en cas de maladie et de maternité et sert enfin aux marins pensionnés et à leur famille les indemnités de soins de l'assurance maladie.

En ce qui concerne les accidents du travail et les maladies survenues pendant la navigation, en règle générale et pour tout navire sauf dérogations prévues pour les propriétaires de bateaux de moins de 50 tx j. b., le marin est pris en charge par son armateur pendant les quatre premiers mois. Celui-ci lui doit ses frais de traitement et de salaires en application des articles 79 à 86 du code du travail maritime.

A partir du cinquième mois, il passe à la caisse de prévoyance qui le prend en charge jusqu'à la guérison, consolidation ou reprise du travail.

Pour les maladies survenues en dehors de la navigation sous réserve d'avoir cotisé à la C. G. P., soit 50 jours du trimestre, soit 200 jours pendant l'année qui ont précédé la date des soins dont le remboursement est demandé ou celle de l'arrêt du travail, le marin reçoit à la caisse le remboursement de ses frais de traitement avec ticket modérateur de 20 à 40 p. 100 et le remboursement de ses frais pharmaceutiques à concurrence de 70 à 90 p. 100 suivant les médicaments et préparations. Il perçoit en outre une indemnité journalière égale au demi-salaire forfaitaire de sa catégorie.

Pour les invalides, c'est-à-dire pour le marin atteint d'une infirmité réduisant au moins des deux tiers sa capacité de travail et après trois années consécutives de l'assurance maladie, celui-ci perçoit le remboursement à 100 p. 100 du tarif de responsabilité de ses frais de traitement, ses prestations en nature de l'assurance maladie et maternité pour la famille et éventuellement une pension.

Enfin, la caisse assure une allocation décès aux familles et aux pensionnés dans des conditions déterminées.

⁂

L'action sanitaire et sociale de l'E. N. I. M. diffère sensiblement de celle des régimes généraux ou spéciaux. Elle couvre quatre catégories de charges :

1° Les charges des dons et legs ;
2° Les charges inhérentes au caractère de la profession ;
3° Les charges semblables à celles imposées aux caisses sociales par les budgets types de C. S. S. ;
4° Les réalisations sociales opérées par le fonds de réserve.

La deuxième catégorie qui est particulière à la profession maritime couvre, la perte d'effets en cas de naufrage, les subventions aux cantines des écoles de la marine marchande, à l'A. G. I. S. M. (association de gérance des institutions sociales maritimes), au comité d'entraide aux familles de marins péris en mer.

La quatrième catégorie comporte les investissements de l'A. G. I. S. M. et la construction de logements pour les familles de marins. Les dépenses d'action sociale en 1958 ont été de l'ordre de 150 millions de francs.

⁂

Les prestations payées sur la caisse générale de prévoyance ont atteint pour 1958 un montant de 5 milliards environ :

202.000.000 pour les accidents du travail.
400.000.000 maladies en cours de navigation.
775.000.000 maladies hors navigation.
140.000.000 pour soins aux invalides.
820.000.000 pensions sur C. G. P.
1.400.000.000 soins aux familles (sauf maternité).
160.000.000 assurances maternité.
817.000.000 soins aux pensionnés.
332.000.000 soins aux familles de pensionnés.

5.046.000.000

2. *Les charges réglementaires.*

Les charges de conduite et de rapatriement varient suivant la nature du trafic et sont évidemment plus lourdes au long cours et au tramping. Elles paraissent indentiques pour les armements français effectuant des trafics analogues, mais sont plus élevées que dans les armements étrangers au tramping qui ne procèdent pas à la relève de leurs équipages aussi fréquemment que l'armement français. Elles sont évaluées à 1,7 p. 100 par l'armement français dans le poste « visites médicales et conduite ».

Les charges résultant de l'application des conventions collectives et des dispositions réglementaires en matière de *congé légal et de compensation de repos hebdomadaire ou des repos de garde* ont été évaluées par l'Armement à 25,8 p. 100 contre 8 p. 100 aux industries à terre. Cette évaluation très controversée par les organisations syndicales en effet tient compte pour environ 17 p. 100 des repos compensateurs et 9 p. 100 des congés réglementaires. Il peut apparatre aux uns que la compensation de repos et de garde découle de l'application de dispositions d'ordre social propres au pavillon français et aux autres que ces compensations sont motivées par une insuffisance de personnel ou constituent une pratique essentiellement favorable à l'armement.

Aussi sans trancher le différend, toute comparaison dans ce domaine avec les industries à terre ne pouvant raisonnablement convaincre, peut-on admettre pour l'étude la définition de l'armement pour tout ce qui concerne les comparaisons avec l'armement étranger.

Les taxes d'apprentissage et de logement et diverses dont le montant se situe en pourcentage à 3,7 p. 100 pour l'armement français.

Les impôts cédulaires.

L'impôt de 5 p. 100 sur les salaires représente d'après une étude de l'armement français 6,8 p. 100 des charges sociales pour les transports maritimes.

Les autres charges sociales.

Parmi les autres charges sociales le C. C. A. T. fait apparaître les bourses d'études, la tenue, la disponibilité et les charges contractuelles et bénévoles. On ne peut guère retenir les bourses d'études qui tendent à disparaître de plus en plus et qui représentent 1,5 p. 100 des charges sociales.

3. *Les charges contractuelles.*

Les différentes disponibilités dues à la stabilité de l'emploi se situent à 2,9 p. 100 et la tenue 1,3 tandis que l'indemnité de licenciement s'inscrit pour 1 p. 100 dans les charges sociales. La stabilité est particulière à la marine marchande et constitue sans aucun doute une charge supplémentaire pour l'armement.

B. — COMPARAISON ENTRE LES CHARGES DE LA MARINE MARCHANDE ET LES CHARGES DU RÉGIME GÉNÉRAL FRANÇAIS

1° *Charges de sécurité sociale.*

Comparées au régime général, il ressort d'une façon très générale qu'en ce qui concerne *les assurances sociales, les prestations vieillesse* qui représentent environ 75 p. 100 des charges (23,5 milliards sur 32 milliards en 1960) constituent un avantage pour le marin.

Les pensions.

Dans le régime des marins, les pensions sont acquises plus tôt (50 à 55 ans d'âge au lieu de 60 à 65 ans) et le régime spécial sert en outre des prestations qui n'existent pas dans le régime général pour les veuves non invalides et non âgées de 65 ans, pour les veuves qui ne réunissent pas deux ans de mariage et qui ont des enfants, enfin pour les veuves ayant laissé prescrire des droits à pension.

En outre, les pensions d'orphelin payées en principe jusqu'à 16 ans peuvent être prolongées jusqu'à 21 ans.

Enfin, si la mère est décédée, l'aîné des enfants perçoit la pension que celle-ci recevait et chacun des orphelins perçoit 10 p. 100 de la pension du père.

Les prestations familiales.

En ce qui concerne *les prestations familiales,* les cotisations sont les mêmes que pour le régime général et le système d'assiette est identique.

Comme dans le régime général, la cotisation patronale est payée par les salaires réels dans la limite du plafond mensuel de 59.000 francs au taux de 14,25 p. 100.

Les armateurs estiment que la charge représentant les cotisations pour les allocations familiales peut se chiffrer à 12, 50 p. 100 de la rémunération globale.

Enfin, pour les autres prestations (accidents du travail, assurance maladie, assurance invalidité, assurance maternité et assurance décès), on peut indiquer :

Accidents du travail.

Le régime général prévoit une indemnité journalière égale au demi-salaire journalier sans pouvoir dépasser à partir du 1er janvier 1961 3.600 francs. (Deux tiers du salaire forfaitaire, 19e catégorie régime des marins).

Pendant une période de quatre mois pendant lesquels, il perçoit son traitement et l'indemnité de nourriture s'il est soigné chez lui, le marin est à la charge de l'armateur. Il n'est pris en charge par la Caisse de prévoyance qu'à partir du cinquième mois.

Assurance maladie.

Dans le régime général, l'indemnité journalière est fixée à 983 francs. Dans le régime spécial, la règle des quatre mois est maintenue.

Pour les maladies survenues en dehors du travail, le régime spécial est plus sévère que le régime général en ce qui concerne les conditions à remplir pour en bénéficier (60 heures de travail pendant les trois derniers mois pour le régime général, deux cents jours pendant l'année précédente ou cinquante jours pendant les quatre-vingt-dix derniers pour le régime spécial).

Invalidité.

Les règles sont encore plus sévères pour l'assurance invalidité puisque dans le régime général il suffit d'une année d'immatriculation et de 480 heures de travail au cours des douze mois dont 120 jours pendant les trois qui précèdent l'interruption de travail alors que les conditions exigées par le régime spécial sont : pour le marin tombé malade en cours de navigation, 1 an d'affiliation et 200 jours de cotisations pendant l'année qui précède l'interruption, chiffres portés respectivement à 2 ans et 400 jours pour ceux tombés malades hors navigation.

Maternité.

Pour l'assurance maternité, les indemnités sont identiques mais les conditions exigées pour l'obtention sont plus strictes que pour le régime général (60 heures de travail dans les derniers mois pour le régime général, 200 jours dans les douze derniers mois du régime spécial).

Décès.

Enfin, si les conditions d'ouverture de droits sont les mêmes pour les deux régimes, en ce qui concerne l'assurance décès, les indemnités du régime général sont plus avantageuses que celles du régime des marins (quatre-vingt-dix fois le gain journalier de base avec minimum de 2.500 francs et maximum de trois fois le salaire mensuel, plafonné à 165.000 pour le régime général, trois fois le *salaire forfaitaire* avec même plafond).

Il convient maintenant d'examiner l'assiette des cotisations dans les deux régimes, d'après les renseignements puisés à différentes sources.

Dans le régime général, les cotisations représentent 21,5 (18,5 + 3 accidents du travail) sur un salaire moyen de 473.000 francs, plafond 660.000.

Au régime spécial des marins, le versement s'effectue en fonction du salaire forfaitaire 692.000 au commerce, 542.000 à la pêche et l'armateur paie les cotisations au taux normal non seulement pendant les congés, mais encore pendant les quatre premiers mois de maladie.

Les cotisations sont décomposées ainsi :

Caisse de retraite.		Caisse de prévoyance.		
Marin.	Armateur.	Marin.	Armateur.	Total.
7,5	11,25	3	8,5	30,25

A ce total, il convient d'ajouter le coût des quatre mois de maladie qu'il est difficile de chiffrer d'une façon précise, mais qui se situe entre 7 et 8 p. 100 suivant que l'armateur est ou n'est pas son propre assureur.

Si l'on ajoute le taux des allocations familiales qui est le même pour les deux régimes, on peut admettre que le tableau comparatif ci-dessous représente d'une façon assez précise la surcharge du régime spécial sur le régime général :

	Régime général.	Régime « marins ».
Assurances sociales	18,50	30,25
Accidents du travail	3	
Allocations familiales ..	14,25	14,25
Sujétion des quatre mois .	»	7
	35,75	51,50

soit 15, 75 en plus.

Le tableau détaillé suivant

	ASSURANCES sociales.	ACCIDENT travail.	ALLOCATIONS familiales.	QUATRE mois.
Charges patronales, régime général...	12,50	3	14,25	»
Charges ouvrières, régime général...	6			
Charges armateurs, régime marins....	19,75	»	14,25	7 p. 100.
Marins	10,5			

fait ressortir une charge supplémentaire pour les armateurs de l'ordre de :

41 — 2975 = 11,25 F pour cent francs de rémunération

et pour les marins :

10,5 — 6 = 4,50 F pour cent francs de rémunération.

Ceci représente en pourcentage des *charges sociales* une surcharge de $100 \frac{(41 - 29{,}75)}{29{,}75} = 37{,}8$ pour les armateurs par rapport aux industries à terre. Toutefois cette comparaison n'a qu'une valeur indicative, les assiettes des contributions n'étant pas les mêmes en ce qui concerne ces deux catégories d'employeurs. Mais il convient de noter que cette surcharge s'atténue si l'on compare les charges de sécurité sociale des marins et armateurs aux charges de sécurité sociale des entreprises à terre ayant accepté de faire bénéficier leur personnel de la retraite complémentaire et qui versent à cet effet des cotisations pouvant atteindre 8,5 p. 100 de moyenne pour l'empoyeur et 4,5 pour 100 pour le salarié.

En outre, les taux de cotisations s'appliquant au régime général aux salaires réels plafonnés et au régime des marins aux salaires forfaitaires en ce qui concerne les cotisations de l'E. N. I. M., la comparaison est assez délicate.

Quoi qu'il en soit, l'armement français, et plus particulièrement par la prise en charge des marins malades et blessés pendant les quatre premiers mois, subit une surcharge de sécurité sociale certaine sur les entreprises terrestres.

***

En première conclusion, la comparaison entre les charges sociales du régime spécial des marins et celles du régime général fait apparaître une surcharge importante du premier par rapport au second que l'armement chiffre aux environs de 30 p. 100.

Le comité des armateurs nous a fourni un tableau (voir annexe) qui permet de comparer les charges de l'armement et celles que supporterait une industrie identique à terre, c'est-à-dire présentant exactement la même structure de personnel (un cadre pour trois subalternes) et bénéficiant des mêmes salaires.

Il fait remarquer que, dans la pratique, il n'existe pas vraisemblablement d'industrie ayant les mêmes sujétions en ce qui concerne le pourcentage des cadres par rapport aux membres du personnel subalterne. C'est donc une comparaison qu'il considère comme défavorable mais qui permet cependant de mettre en lumière la surcharge sociale qui handicape l'industrie maritime par rapport aux industries de terre.

Cette surcharge ne paraît pas cependant atteindre le pourcentage de 30 p. 100, l'industrie des transports maritimes devant normalement être comparée aux grandes industries à terre au régime social plus évolué. Il semblerait alors qu'il y aurait lieu de le réduire du pourcentage représentant les charges de retraite complémentaire à terre (8,5 p. 100) et d'une partie importante du pourcentage pris en compte par l'armement pour la comparaison des congés et des repos de garde.

2° *Les charges réglementaires.*

Le repos hebdomadaire et les compensations. — La comparaison entre industries terrestres et marine marchande fait l'objet d'une analyse détaillée effectuée par le C. G. A. F.

Cette étude, publiée en annexe, fait ressortir une surcharge de la marine par rapport aux industries terrestres.

Les taxes d'apprentissage, de logement et diverses sont dans les industries privées très comparables à celles de l'armement, avec un pourcentage qui atteint 3,9 p. 100.

L'impôt cédulaire. — Il représenterait d'après une étude de l'armement français 5 p. 100 des charges salariales pour les entreprises terrestres en général contre 6,8 p. 100 pour l'armement français.

Il y a lieu de noter que les entreprises françaises exerçant leur activité hors de la métropole bénéficient d'une exonération qu'il serait normal d'étendre à l'armement qui remplit les mêmes conditions.

3° *Les charges contractuelles.*

La stabilité est particulière à la marine. Nous avons vu qu'elle constituait pour elle une charge supplémentaire. Par contre les charges de tenues et de licenciement apparaissent parfois dans les industries à terre.

C. — COMPARAISON ENTRE LE RÉGIME APPLIQUÉ A L'ARMEMENT FRANÇAIS ET LE RÉGIME DES CHARGES SOCIALES A L'ÉTRANGER

La comparaison entre les charges sociales en France et à l'étranger est plus complexe, d'abord parce que dans certains Etats la sécurité sociale est fiscalisée, ensuite parce qu'une grande partie des accessoires de salaires sont inclus dans le salaire de base à l'étranger, et qu'enfin le régime social lui-même diffère parfois sensiblement du nôtre.

En Grande-Bretagne, il y a identité entre le taux des cotisations entre l'armement maritime et les industries terrestres.

Le service médical est assuré gratuitement à tous par le service national de santé.

La caisse maladie-vieillesse est alimentée par des cotisations par prélèvements hebdomadaires.

Les allocations familiales sont à la charge de l'Etat. Dans ces conditions, toute comparaison entre les charges sociales britanniques et françaises n'aurait aucun sens. Il en est de même en *Norvège*, où les allocations familiales sont assurées par un service public doté d'un budget par l'Etat et où les taux des charges sociales diffèrent suivant la navigation effectuée. Seuls les marins naviguant dans les eaux internationales bénéficient d'un régime spécial. Pas de participation des salariés pour les accidents du travail et maladies professionnelles mais seulement pour l'assurance vieillesse sous forme de cotisation de 1,8 p. 100 des salaires, majorés d'une cotisation forfaitaire pour les marins et d'une seule cotisation forfaitaire pour les officiers.

Enfin l'Etat et les services communaux et locaux participent pour une large part au financement du régime social que différentes taxes spéciales viennent également alimenter (taxes sur les phares, sur les frets, etc.).

En Suède, les allocations familiales sont également budgétaires, mais les salariés et les armateurs financent une part de la sécurité sociale. Les armateurs cotisent pour environ 11 p. 100 sur les salaires réels payés.

Aux Pays-Bas les salariés ne participent pas à la sécurité sociale, la charge en incombant à l'armement. Les taxes sont plafonnées et représentent 26 p. 100 des charges salariales.

En Italie c'est l'institut national de prévoyance sociale qui assure avec la participation de l'Etat, de l'armement et des salariés la sécurité sociale.

Les taxes représentent environ 45 p. 100 des charges salariales, allocations familiales non comprises.

En Allemagne fédérale les armateurs cotisent sur les rémunérations versées aux marins. Le système est plus complexe et couvre les indemnités de chômage, l'assurance des biens vestimentaires des marins, le préavis de débarquement et l'allocation logement. Les charges bénévoles sont relativement importantes : 11 p. 100. L'ensemble des charges sociales se situe à 30 p. 100 des rémunérations.

***

On remarquera que dans aucun de ces pays les congés ou compensations diverses ne figurent dans les charges sociales, évaluées par l'armement français à 25,8 p. 100 des salaires réels. Toute comparaison tentée sans tenir compte de cet élément important n'aurait aucune signification.

Les chiffres mis en avant pour établir des comparaisons de pourcentage entre certains pays par l'armement ou les services publics doivent donc subir un correctif difficile à chiffrer pour chacun des états mais qui devrait cependant en atténuer les différences. Néanmoins les charges sociales à la charge du pavillon français (congés payés compris et allocations de nourriture payées pendant ceux-ci) comparées aux rémunérations et accessoires peuvent s'établir ainsi pour la navigation au large :

France	75 à 77 p. 100.
Italie	65 à 70 —
Danemark	54-55 —
Pays-Bas	53-55 —
Allemagne	50 à 55 —
Suède	30 à 35 —
Grande-Bretagne	25 à 30 —
Norvège	25 à 30 —

Si l'on pondère les pourcentages moyens ci-dessus, compte tenu de l'importance respective en tonnage des flottes des pays considérés, on peut établir le tableau suivant :

PAYS	POURCENTAGE tonnage.	CHARGES SOCIALES	
		Pourcentage rémunération.	× Pourcentage tonnage.
Grande-Bretagne	44,8	27,5	13,320
Allemagne	9	52,5	4,725
Italie	10,8	67,5	7,290
Pays-Bas	10,2	54	5,508
Norvège	20,8	27,5	5,720
Danemark	4,4		2,398
	100		37,961

Soit : moyenne pondérée = 38 p. 100.

Cette pondération donne des charges sociales moyennes de l'ordre de 38 p. 100 ; ce qui, rapporté aux 80 p. 100 des charges françaises fait apparaître l'écrasante surcharge pour l'armement français du poste des charges sociales en France qui sont couvertes à l'étranger pour une très large part soit par la fiscalisation soit par des prises en charge directe par les états ou les collectivités locales en ce qui concerne la sécurité sociale, ou qui sont imposées à l'armement français par des dispositions réglementaires plus rigoureuses qu'à l'étranger.

IX. — CONCLUSIONS

Les problèmes généraux de la marine marchande française s'inscrivent :

— dans le cadre des transports maritimes internationaux ;
— dans le cadre des perspectives économiques et politiques mondiales ;
— et dans celui de l'économie française.

Ils sont structurels et conjoncturels et se présentent donc à la fois :

— sous forme de problèmes généraux et permanents ;
— sous forme de problèmes spécifiques à notre marine marchande.

L'armement français soumis à la concurrence internationale sur la plupart de ses trafics, exerce son activité principale hors de la métropole.

Ses recettes sont donc soumises aux tarifs internationaux. Mais ses charges sont, elles, en majeure partie, déterminées par la législation sociale nationale.

Il importe donc — en conciliant ces deux facteurs — de trouver aux problèmes qui se posent à la marine marchande française une solution non discriminatoire par rapport aux armements concurrents.

Rappelons brièvement la situation de l'armement français par rapport à ceux-ci.

1° *La flotte.*

Elle a suivi en tonnage, répartition par catégories, caractéristiques, une évolution à peu près parallèle à celle de la flotte mondiale.

Son âge moyen, inférieur à dix ans pour les pétroliers et les cargos, en fait une des plus jeunes du monde.

Enfin, elle paraît bien adaptée aux trafics actuels.

De telle sorte que sa participation au commerce mondial est actuellement légèrement supérieure à celle de 1939.

Quelles sont ses perspectives ?

L'effort réalisé pour atteindre ces résultats dans des délais satisfaisants a été facilité par la contribution de l'Etat à la reconstruction et à la modernisation de la flotte.

Mais l'effort de l'armement français, favorisé certes par la conjoncture jusqu'à ces dernières années, mérite d'être souligné.

Il est même permis de se demander si les effets d'une crise déjà longue et dont la fin est impossible à prévoir, ajoutés au bouleversement de la conjoncture, permettront à l'armement de faire face aux programmes prévus pour accroître, ou seulement maintenir le potentiel actuel de nos transports maritimes.

Les événements actuels incitent, en cette matière, à la prudence, en même temps qu'ils permettent de dégager certaines tendances.

a) Les paquebots.

On peut en effet prévoir un rapide développement du transport aérien des passagers. L'avenir du paquebot s'en trouvera affecté et les programmes de construction devraient s'orienter vers des renouvellements seulement partiels sur un grand nombre de lignes compte tenu de la part importante des paquebots dans la flotte française.

b) Les pétroliers.

Il est également probable que le rapprochement des centres de ravitaillement de la métropole en produits pétroliers, dictera une adaptation des caractéristiques et des tonnages des pétroliers désormais utilisés sur des distances courtes et imposera l'utilisation du tonnage déjà excédentaire sur des trafics nouveaux qui ne sera réalisable que si la conjoncture le permet et si les conditions d'exploitation sont favorables.

c) Les cargos.

Dans la conjoncture actuelle, il ne semble pas qu'il y ait suréquipement et le programme prévu au plan doit constituer une amélioration de cette branche de transports. Mais il convient de rester très attentif aux modifications et aux variations des courants commerciaux qui pourraient survenir à la suite des changements de structures politique et économique des pays africains et de certains pays en voie d'expansion.

L'emploi de navires spécialisés se généralisera. C'est dans cette voie qu'il conviendrait vraisemblablement sans doute de poursuivre l'effort par l'incorporation dans la flotte française de gros porteurs et de navires à spécialisation poussée. Mais les retards apportés dans la mise en exploitation des gisements d'outre-mer et l'évolution politique et économique incertaine de ces pays incitent à une certaine prudence.

La flotte bananière est actuellement insuffisante (c'est dans celle-ci que l'on relève le plus de navires étrangers affrétés). Compte tenu des constructions en cours des modifications de conjoncture dans certains pays producteurs, son développement ne peut être envisagé qu'en fonction de l'utilisation des navires éventuellement rendus disponibles.

Enfin, un trop grand nombre de libertys-ships et de pétroliers de transition sont encore maintenus en service. Leur mise hors service s'impose.

En résumé, les programmes de construction devraient tenir compte de la conjoncture politique et économique des pays traditionnellement desservis par la flotte française et de l'évolution possible des trafics du fait du Marché commun.

Le financement des constructions neuves tant pour le développement du tonnage que pour la modernisation des navires incombe maintenant exclusivement à l'armement. Les programmes risquent d'être compromis par l'insuffisance de trésorerie actuelle des compagnies de navigation maritime et par leurs difficultés pour recourir aux emprunts à long terme.

Compte tenu de l'allégement de la charge de l'Etat en matière de construction navale par suite de la diminution du tonnage à construire, il serait souhaitable que l'armement bénéficie d'une partie des économies réalisées par l'Etat. Ces sommes pourraient être utilisées pour stimuler la modernisation de la flotte indispensable pour faire face à la concurrence.

Ce principe retenu, il conviendrait alors de faire figurer ces crédits à une ligne budgétaire spéciale.

Cette aide devrait présenter des garanties de durée suffisante pour que l'armement n'ait pas à craindre que l'effort qu'il aurait consenti pour la modernisation de la flotte fût compromis par des vicissitudes de financement.

2° *L'armement.*

a) Problèmes de structure.

Les caractéristiques et la structure des entreprises de l'armement français, tant pétrolier que traditionnel, les placent parmi les entreprises mondiales moyennes.

Si l'on excepte les deux compagnies d'économie mixte, qui contrôlent le tiers du tonnage français, (sec et passagers), nous constatons en effet que l'armement pétrolier ne possède pas de compagnies exploitant une flotte de plus de 250.000 tx j. b. et que l'armement traditionnel n'en comporte qu'une seule (la Compagnie maritime des chargeurs réunis - 274.000 tx j. b.) qui dépasse ce tonnage. Cette particularité rend peut-être l'ensemble de la flotte française moins vulnérable mais rend par contre l'exploitation de l'armement en général plus onéreuse.

Elle provoque en effet la présence de plusieurs sociétés maritimes françaises sur les mêmes trafics. Il en résulte une surabondance de tonnage offert, une dispersion de l'appareil commercial et une concurrence souvent nuisible entre les compagnies françaises. Cette situation a déjà amené l'armement à prendre un certain nombre de dispositions pour en atténuer les effets. C'est ainsi que des accords ont été réalisés entre compagnies exerçant leur activité sur le secteur de l'Amérique du Sud. Ils demandent sans doute à être encore développés sur ce secteur et à être étendus à d'autres secteurs couverts par les privilèges de fait ou le monopole de pavillon.

Une étude préalable pourrait être confiée au conseil supérieur de la marine marchande dont la composition présente toutes garanties à ce sujet.

Il n'est pas exclu qu'une telle étude permettrait dans des délais raisonnables une concentration des efforts fort souhaitable sur les secteurs les plus vulnérables et aboutirait à régler le problème très délicat des transports maritimes sur le secteur monopolisé.

Il ne conviendrait pas, cependant, d'aboutir à une concentration tendant au gigantisme. Les compagnies de navigation maritime, par la nature de leur exploitation, par leur implantation à l'étranger nécessitent des ramifications nombreuses et parfois très étendues pour la prospection du marché. Ces servitudes particulières, jointes à leur quasi spécialisation sur des trafics déterminés, ne permettent en aucun cas, contrairement à une opinion assez répandue, d'établir une comparaison avec les industries exportatrices terrestres spécialisées, voire même avec l'aviation civile.

La concentration de tous les transports de passagers dans une compagnie nationale unique, laissant les transports de marchandises aux entreprises privées, a été proposée.

Cette solution, en privant les compagnies ainsi nationalisées, de l'élément positif de leur entreprise, laisserait à la charge de l'Etat seul le déficit chronique et inéluctable du secteur passagers, dont on sait qu'il contribue pour une large part au renom de nos transports maritimes commerciaux dans le monde.

La concentration préconisée ne peut s'entendre que pour des entreprises exerçant la même activité sur les mêmes zones, ce qui n'est précisément pas le cas de deux compagnies d'économie mixte.

Par contre, la reconnaissance du caractère d'intérêt national à certaines lignes privées, et plus particulièrement aux lignes régulières de passagers devrait, après concentration, leur permettre de bénéficier de compensations normales de l'Etat pour atténuer les pertes de recettes découlant des sujétions imposées. Le conseil supérieur de la marine marchande serait appelé à donner son avis à ce sujet.

b) Problèmes financiers.

Coïncidant avec la crise des frets, l'effet des dévaluations successives et les incertitudes provenant des bouleversements de la conjoncture, l'effort exceptionnel demandé à l'armement pour le développement et la modernisation de la flotte pose un important problème d'investissements.

Celui-ci ne se présente pas sans doute de façon identique pour tous les armements qui ne connaissent pas les mêmes difficultés du fait de leur structure, des navires utilisés, des zones desservies et aussi des branches d'activité annexes qu'ils exploitent.

Il convient donc d'examiner ces problèmes en en dégageant les données générales.

Une étude récente fait état des difficultés rencontrées par l'armement. Elles proviennent du fait, en particulier :

— d'une crise qui se prolonge ;
— de l'irrégularité des résultats inhérents au caractère même de l'industrie des transports maritimes ;
— de la faible capitalisation boursière des titres, et
— de la part importante des profits consacrés à l'autofinancement.

Les restrictions apportées à l'autofinancement par suite de la crise des transports maritimes et des difficultés d'augmenter le capital contraignent l'armement à recourir à l'emprunt pour le financement de ses programmes.

Il paraît donc essentiel que ces emprunts revêtent une forme adaptée à la nature même des besoins pour lesquels ils ont été consentis. La durée de service d'un navire étant de l'ordre d'une vingtaine d'années, les charges d'emprunt devraient être échelonnées sur une période correspondant au long terme. Or les dernières dispositions relatives au financement des investissements prévisibles pour les années 1960, 1961 et 1962, répartissent, à pourcentage égal, les 100 milliards d'emprunt envisagés entre le moyen et le long terme.

⁂

En fait, il semble même que ce pourcentage n'a pas été respecté et que les crédits déjà obtenus sont constitués à concurrence de un sixième seulement par des crédits à long terme, le reste étant du crédit à court terme.

Or, il paraît capital que de telles incertitudes de financement ne viennent pas affecter le renouvellement des navires et la conception du programme de constructions navales.

Pour faciliter à l'armement l'accession au crédit à long terme, en raison de l'importance des crédits sollicités par l'armement, il serait souhaitable qu'une organisation de crédit maritime fût mise au point.

Il est également souhaitable que les crédits à moyen terme déjà consentis soient relayés par des crédits à long terme.

Enfin, en dehors de cet effort en faveur du renouvellement, la modernisation de la flotte devrait être stimulée par l'octroi d'une aide directe aux armateurs.

c) Problèmes fiscaux de l'armement.

Les différences de nature, d'assiette, de taux rendent difficiles les comparaisons entre fiscalité de pays différents.

Dans le domaine maritime, les mesures temporaires prises par certains Etats ou collectivités locales en faveur de leur armement, compliquent encore ce problème.

Sous toutes ces réserves, il semble bien que le pavillon français ne subisse pas un handicap sérieux par suite de la fiscalité qu'il supporte. Les armements étrangers bénéficient, certes, parfois, de dégrèvements fiscaux dans leur propre pays, mais l'armement français semble être favorisé par le régime d'amortissement de ses navires.

⁂

Dans ces conditions quelles peuvent être les perspectives d'avenir de l'armement français ?

Perspectives d'avenir de l'armement français.

Conjoncture politique et économique, modifications prévisibles de structures économiques par le Marché commun et la mise en valeur des richesses naturelles des pays africains, sont les éléments essentiels qui peuvent influencer dans l'avenir l'activité de nos transports maritimes.

Sans préjuger de ces évolutions on peut déjà présager :

— une situation à peu près normale des transports de minerais de fer ;
— une légère expansion des matières premières industrielles ;
— une stagnation des combustibles minéraux solides ;
— un développement de la consommation des produits pétroliers ;
— un accroissement sensible du trafic « marchandises diverses ».

a) *La situation dans les transports de minerais* peut cependant évoluer dans les années qui suivent si les prévisions d'exploitation se confirment, ce qui impliquerait un développement rationnel de l'économie des pays de production dans un climat politique stabilisé. Toutefois la flotte française n'en bénéficiera que :

— si ces pays se maintiennent dans la zone franc ;
— si elle participe plus largement aux transports vers l'étranger.

b) *Pour les transports de pétrole.* — Le raccourcissement des lignes de ravitaillement de la métropole pose un nouveau problème à l'armement pétrolier. Le Sahara et la Libye peuvent devenir les premières régions productrices du monde et bouleverser le rapport entre la production et la demande.

Les perspectives d'emploi de la flotte pour les besoins français sont liées aux fluctuations de la vente des produits pétroliers dont il est difficile de prévoir l'évolution. Il faut donc déterminer rapidement la politique à suivre dans ce domaine, principalement en ce qui concerne les pétroles en provenance du Sahara. Mais le tonnage pétrolier français n'en demeurera pas moins excédentaire dans les prochaines années pour couvrir les besoins d'importation. L'armement indépendant qui connaît déjà une situation presque dramatique aura un effort considérable à accomplir. Les pouvoirs publics se doivent d'en tenir compte dans les accords susceptibles d'être passés avec différents pays.

c) *Enfin le transport mondial des marchandises diverses* semble devoir s'accroître de 7 p. 100 environ annuellement, si de graves événements politiques ou des modifications importantes des structures économiques ne bouleversent pas la conjoncture actuelle. La France devrait participer à cet accroissement dans des proportions au moins égales si l'indépendance des pays d'outre-mer de la zone franc n'affecte pas les courants commerciaux traditionnels avec la métropole et si l'armement français prend une part active dans la constitution des flottes nationales de ces pays.

Enfin l'industrialisation des pays en voie d'expansion ouvre des perspectives favorables qu'il ne faut pas négliger.

Les charges de l'armement français.

Les effectifs : Si l'on exclut le cabotage, les effectifs français équivalent ceux des flottes étrangères à l'exclusion des flottes de complaisance dont les effectifs sont souvent moins élevés et de qualification inférieure.

La composition des équipages diffère quelquefois entre marine française et étrangère. Certains armements étrangers, notamment suédois, norvégiens et britanniques marquent une nette tendance (surtout chez les pétroliers) à l'augmentation des effectifs d'officiers de machine notamment par incorporation d'assistants se substituant au personnel assimilé à la maistrance. Dans les mêmes armements les services généraux comportent souvent un personnel plus nombreux que les navires français.

La qualité des équipages français ne le cède en rien aux équipages étrangers et la formation professionnelle de nos officiers et du personnel subalterne les place parmi les meilleurs.

La question s'est même posée de savoir si les connaissances théoriques exigées de nos officiers pour l'entrée aux écoles et les connaissances qu'ils y acquièrent pour l'obtention de leurs brevets n'étaient pas d'un niveau trop élevé pour les tâches auxquelles ils sont destinés.

Les programmes d'entrée, dans les écoles, n'ont subi de modifications que corrélatives aux brevets de la marine marchande. Ils ne paraissent pas dépasser les connaissances indispensables à bord au cours d'un voyage pour un officier appelé à occuper éventuellement un poste de commandement ou de chef de service.

La gamme des brevets délivrés :

Chef de quart, capitaine cotier, lieutenant grande navigation, lieutenant au long cours et capitaine au long cours pour le pont ;

Officier de 3e classe, de 2e classe et de 1re classe pour la machine,

laisse la possibilité aux candidats d'instruction moyenne de faire une carrière convenable et à ceux qui sont mieux préparés d'accéder aux postes d'autorité et de commandement.

Il ne semble donc pas que le véritable problème soit celui des programmes mais celui des prérogatives attachées aux différents brevets. Ce problème est du ressort de l'administration. D'autre part, il est bon de noter pour conclure ce chapitre que le nombre de candidats aux examens d'entrée dépasse très largement les places disponibles, et qu'en conséquence les mieux préparés auront toujours les plus grandes chances d'y entrer.

En ce qui concerne le personnel subalterne, l'armement français largement représenté dans l'association de gérance des écoles d'apprentissage qu'il préside, ne peut trouver que de sérieux avantages à la préparation professionnelle exigée pour des futurs marins. Elle ne fait d'ailleurs l'objet d'aucune critique.

***

Les charges sociales. — L'étude détaillée qui figure dans le rapport marque bien la difficulté de toute évaluation précise en la matière.

Elles constituent une surcharge pour le pavillon français mais le taux en est difficile à préciser.

Ses origines, par contre, sont facilement décelables. Elles résident dans l'avance importante prise par la France dans le domaine social et dans l'antériorité du régime social des marins.

Mais il est à noter qu'un certain nombre de dispositions relatives à l'organisation, l'hygiène et la sécurité du travail appliquées à terre ne sont pas en vigueur dans la marine marchande.

Nous avons vu que dans ce régime deux postes diffèrent du régime général, constituant une charge particulièrement lourde par rapport aux armements étrangers.

— d'une part la sécurité sociale et le régime des retraites,

— d'autre part les dispositions relatives aux congés et aux compensations de repos.

La sécurité sociale. — Obligation est faite à l'armateur de prendre en charge pendant quatre mois les marins blessés ou malades.

Cette disposition basée sur le désir d'assurer à la fois un meilleur contrôle et des meilleurs soins pour le marin malade ou blessé en traitement à l'étranger constitue aujourd'hui une charge de 7 à 8 p. 100 du montant du salaire forfaitaire.

Sa suppression entraînerait de sérieux inconvénients. Aussi est-il souhaitable que son principe soit maintenu mais que l'Armement reçoive une compensation partielle à la charge qui lui est imposée.

Elle pourrait figurer dans une ligne spéciale du budget intitulé « compensation de charges exceptionnelles de l'Armement » pour indiquer clairement le caractère particulier de cette charge et ne pas rompre l'équilibre actuel de la caisse de l'établissement des invalides de la marine.

Les retraites. — Le taux moyen n'est pas à mettre en cause. La controverse provient de l'âge d'attribution.

Bien que les conditions de vie et de travail à bord d'un navire français aient évolué, les exigences des techniques modernes en particulier dans les services machines, et les rotations de plus en plus rapides des navires, demeurent des raisons valables pour le maintien des limites d'âge actuelles.

En outre le régime de la pêche ne s'est guère modifié et la fatigue physique des pêcheurs actuels demeure à peu près la même que celle de leurs anciens.

On peut donc admettre qu'à partir de 55 ans un marin est physiquement hors d'état d'assurer un service normal à bord de la plupart des navires. A plus forte raison ne peut-il faire face au surcroît de fatigue résultant des incidents et accidents de mer. Les difficultés que rencontrent, pour s'embarquer, les professionnels qui atteignent la cinquantaine, confirment d'ailleurs cette assertion.

Mais il est permis de se demander s'il est normal d'accorder le bénéfice de la retraite à 55 ans à tous ceux qui exercent leur activité dans le domaine maritime, même lorsque les sujétions de la profession de marin ne leur sont imposées qu'à titre intermittant.

Tel est le cas notamment pour les ostréiculteurs, mytiliculteurs et conchylioculteurs qui font valoir, pour l'ouverture des droits à pension, soit uniquement des services dans ces professions, soit un nombre relativement restreint d'annuités dans la navigation hors des frontières maritimes.

Cette catégorie de bénéficiaires ne peut en aucun cas se prévaloir des raisons qu'invoque le personnel navigant pour bénéficier de l'âge actuel de la retraite. Elle devrait donc seule être visée par tout recul éventuel de cette limite d'âge.

Les congés de compensation. — L'armement estime à 25,8 pour 100 des charges salariales (rémunérations + accessoires) les frais qu'il supporte de ce chef.

L'inclusion des congés de compensation dans les charges sociales est contestée par les représentants du personnel qui ont fait valoir à votre section des transports du tourisme que, dans la marine marchande, les congés légaux sont inférieurs aux congés prévus à terre. Les congés attribués aux marins en dehors des congés légaux sont des compensations de repos hebdomadaires ou de services de garde. Il s'agit donc de la rémunération différée du travail effectué à bord par les marins en mer et non d'une charge sociale.

En réalité, s'il fallait comparer les servitudes à ce sujet des différents pavillons, il apparaîtrait que le marin français « récupère » à terre des heures supplémentaires qui sont payées dans les autres marines.

De toute façon, la dépense qui en résulte s'inscrit dans les charges d'exploitation et elle n'influe pas sensiblement sur la surcharge générale du pavillon français.

***

Les comparaisons faites entre les charges salariales (rémunérations + accessoires) de l'armement français et étranger ne laissent pas apparaître une surcharge du pavillon français sur l'ensemble des pavillons.

Il apparaît cependant que la rémunération globale des états-majors est relativement supérieure en France du fait des suppléments et des primes diverses payés aux officiers dans certaines compagnies. Par contre, les salaires et accessoires du personnel subalterne plus élevés au cabotage et dans la navigation pétrolière sont légèrement inférieurs au long cours et au tramp.

Cette observation peut d'ailleurs être controversée, les chiffres comparés résultant d'une pondération, seule possible, sans doute, mais ne reflétant pas rigoureusement la situation réelle.

Que faut-il conclure de la rémunération du personnel navigant en France ?

D'abord qu'elle se présente sous un aspect complexe et qu'elle varie très sensiblement suivant les compagnies de navigation.

Ensuite, que la pratique des heures supplémentaires qui, dans certains cas, constitue un complément de salaire plus qu'une rémunération normale de travail exceptionnel nécessité par les besoins du service, fausse complètement le problème des salaires.

Qu'une partie importante des accessoires pourrait être incorporée au salaire de base du fait de leur caractère permanent.

On notera également que toute comparaison de charge salariale entre les armements doit être effectuée pour des services rendus comparables, ce qui ne semble pas être le cas : les armements étrangers, dans leur majorité, confiant dans les ports les travaux de petites réparations et d'entretien à des entreprises terrestres alors que ceux-ci sont généralement exécutés par l'équipage en France.

Nous admettrons alors, en fonction des considérations qui précèdent, que les charges salariales de l'armement sont à peu près comparables à celles des armements étrangers.

En conclusion.

Une crise grave et prolongée, dont personne ne peut prévoir le dénouement, place l'armement français dans une position critique susceptible de l'aggraver encore si des mesures d'urgence ne lui permettent de se maintenir compétitive.

La contribution des transports maritimes français à la réduction du déficit de la balance des comptes par les devises qu'ils procurent et celles dont ils épargnent la sortie motiverait à elle seule l'intervention des pouvoirs publics.

Mais il apparaît ainsi qu'un certain nombre de dispositions législatives ou réglementaires pèsent sur l'exploitation de la flotte française et placent celle-ci dans une situation concurrentielle difficile qui ne peut être améliorée partiellement que par cette même intervention.

Il convient donc pour le Gouvernement, en dégageant une politique de la marine marchande, d'adopter un certain nombre de solutions de nature à soutenir l'effort de l'armement français pour affronter les effets de la crise et maintenir un potentiel de transports nationaux adapté à notre commerce extérieur.

Au terme de ses travaux, le Conseil économique et social, constate que les surcharges imposées aux armateurs et les incertitudes de l'avenir pèsent sur l'activité d'une branche importante de l'économie nationale.

ANNEXES AU RAPPORT

LISTE DES ANNEXES

N° 1 Classement des pavillons par ordre décroissant de tonnage au 30 juin 1959.
N° 2 Flotte de commerce française. Evolution entre 1950 et 1960.
N° 3 Tonnage en construction ou en commande dans le monde entre 1958 et 1960.
N° 3 *bis* Tonnage des navires désarmés au 1er juin 1960.
N° 4 Flotte française par âge au 1er juin 1960.
N° 5 Age moyen de la flotte de commerce française.
N° 6 Répartition par tranches d'âge de la flotte de commerce mondiale.
N° 7 Comparaison des besoins de transports effectués pour l'économie française et des transports effectués par la flotte française de 1951 à 1958.
N° 8 Effectifs embarqués et nombre réel d'emplois dans la flotte de commerce française au 1er janvier 1960 (personnel navigant).
N° 9 Variation des effectifs par type de navires entre 1958 et 1959 dans la flotte de commerce française (personnel navigant).
N° 10 Prévisions pour 1960 au sujet de l'évolution des effectifs (personnel navigant) dans la flotte de commerce française.
N° 11 Commerce maritime français. Participation de la flotte nationale.
N° 12 Evolution du poste « Transports maritimes » de la balance des paiements entre la zone franc et les pays étrangers.
N° 13 Evolution de la balance des frets entre 1954 et 1958.
N°s 14 à 16 Participation du pavillon français au commerce international.
N° 17 Les importations de pétrole brut en France.
N° 18 Participation de la flotte française aux transports pétroliers.
N° 19 Trafics de marchandises sèches entre la France, l'Algérie et la Tunisie.
N° 20 Trafic de marchandises sèches entre la France et les pays d'outre-mer de la zone franc autres que l'Algérie et la Tunisie (1954-1958).
N° 21 Participation du pavillon français au transport des matières sèches entre 1954 et 1958.
N° 22 Importations françaises de charbon entre 1958 et 1959.
N° 23 Evolution du nombre des passagers entre 1950 et 1959.
N° 24 Evolution des transports de passagers sur les principaux trafics entre 1954 et 1959.
N° 25 Comparaison des trafics maritimes et aériens sur les principaux trafics entre 1954 et 1959.
N°s 26 à 30 Indices des frets.
N° 30 *bis* Evolution mensuelle des frets pétroliers.
N° 31 Chiffre d'affaires de l'armement français.
N° 32 Evolution du prix des navires.
N° 33 Evolution du prix des soutes.
N° 34 Evolution du tonnage mondial en coustruction et en commande.
N° 35 Liste des accessoires de soldes pouvant être accordés aux officiers et marins.
N° 36 Navires étrangers affrétés au 1er septembre 1960.
N° 37 Comparaison entre les congés dans la marine marchande et les industries à terre.
N° 38 Comparaison des charges sociales de l'armement et des industries à terre.

ANNEXE N° 1

CLASSEMENT DES PAVILLONS PAR ORDRE DÉCROISSANT DE TONNAGE AU 30 JUIN 1959

Statistique du Lloyds's Register.

Navires de 100 Tx j. b. et plus.

RANG	PAYS	NOMBRE	TONNAGE (Tx j. b.)	MODIFICATIONS par rapport au 30 juin 1958.
1	Etats-Unis:			
	Mer	3.765	22.763.462	— 320.995
	Grands lacs	431	2.524.510	+ 19.371
	Total	4.196	25.287.972	— 301.624
2	Commonwealth britannique:			
	Grande-Bretagne et Irlande du Nord	5.395	20.756.535	+ 470.759
	Australie	351	663.885	+ 32.645
	Canada:			
	Mer	694	492.708	— 51.279
	Grands lacs	385	1.008.317	— 36.417
	Hong-Kong	138	398.842	+ 35.673
	Inde	238	749.711	+ 76.033
	Nouvelle-Zélande	161	258.783	+ 2.794
	Pakistan	62	179.251	+ 50.988
	Afrique du Sud	147	236.135	+ 42.103
	Autres pays du Commonwealth	442	442.210	— 93.535
	Total	8.103	25.186.377	+ 531.252
3	Libéria	1.085	11.936.250	+ 1.857.472
4	Norvège	2.714	10.444.268	+ 1.059.438
5	Japon	2.775	6.276.689	+ 811.247
6	Italie	1.325	5.118.764	+ 219.124
7	Pays-Bas	1.950	4.743.123	+ 143.335
8	Panama	639	4.582.539	+ 224.739
9	France	1.409	4.538.370	+ 200.435
10	Allemagne	2.501	4.535.441	+ 457.966
11	Suède	1.210	3.623.423	+ 320.345
12	U. R. S. S.	1.455	3.155.054	+ 189.235
13	Danemark	787	2.204.283	+ 169.596
14	Grèce	489	2.150.938	+ 539.819
15	Espagne	1.394	1.711.818	+ 104.606
16	Argentine	358	1.039.307	+ 10.722
17	Brésil	415	952.088	+ 40.921
18	Finlande	337	744.291	— 10.889
19	Belgique	212	728.316	+ 126.875
20	Chine	262	623.435	+ 83.605
21	Turquie	275	588.176	— 7.449
22	Portugal	332	579 911	+ 27.985
23	Pologne	233	533.895	+ 76.193
24	Yougoslavie	207	465.009	+ 25.671
25	Costa-Rica	91	287.802	— 222.505
26	Venezuela	104	251.097	+ 17.971
27	Chili	105	231.727	+ 844
28	Israël	52	224.474	+ 18.867
29	Honduras	78	201.836	— 136.334
30	Mexique	76	181.036	+ 18.637
31	Egypte (R. A. U.)	75	156.057	+ 27.323
32	Indonésie	205	155.710	+ 36.582
33	Irlande	82	146.945	+ 10.022
34	Philippines	91	135.085	+ 12.065
35	Suisse	26	128.557	+ 30.812
36	Pérou	55	12.084	+ 13.387
37	Islande	128	91.025	+ 2.065
38	Uruguay	40	75.726	+ 4.007
39	Autres pays	440	797.581	+ 167.387
	Tonnage mondial	36.311	124.935.479	+ 6.901.748

ANNEXE N° 2

FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

Evolution entre le 1er janvier 1950 et le 1er janvier 1960.

Navires de 100 tx j. b. et plus.

	NAVIRES A PASSAGERS		PÉTROLIERS		AUTRES CARGOS		TOTAL	
	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.
Existant au 1er janvier 1950.....	75	608.000	85	538.000	497	1.563.000	657	2.709.000
Existant au 1er janvier 1952.....	85	739.000	100	712.000	541	1.722.000	726	3.173.000
Existant au 1er janvier 1954.....	94	874.000	108	869.000	543	1.803.000	745	3.545.000
Existant au 1er janvier 1956.....	82	800.000	127	1.195.000	510	1.714.000	719	3.709.000
Existant au 1er janvier 1957.....	73	728.715	132	1.276.285	520	1.761.936	725	3.766.936
Existant au 1er janvier 1958.....	68	664.310	141	1.396.028	537	1.858.342	746	3.918.680
Existant au 1er janvier 1959.....	68	625.421	155	1.650.492	567	1.961.947	790	4.235.680
Existant au 1er janvier 1960.....	67	608.006	160	1.789.608	571	2.063.093	798	4.460.707

ANNEXE N° 3

LE TONNAGE EN CONSTRUCTION OU EN COMMANDE DANS LE MONDE

Navires de 1.000 tx j. b. et plus.

PAYS	CARGOS		PÉTROLIERS		NAVIRES à passagers.		TOTAL 1er janvier 1960.		POURCENTAGE	TOTAL 1er janvier 1959		TOTAL 1er janvier 1958.	
	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.		Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.
Grande-Bretagne	204	1.512.051	109	2.298.450	17	305.525	330	4.116.026	18,4	442	5.372.706	495	5.734.007
Allemagne de l'Ouest.	173	1.378.700	71	1.889.300	»	»	244	3.268.000	14,6	358	4.192.755	517	5.425.235
Japon	106	944.650	75	2.486.110	2	5.600	183	3.136.360	14	199	3.784.110	296	5.079.780
Suède	97	742.300	85	2.047.450	»	»	182	2.789.750	12,5	196	3.078.920	250	3.758.885
Pays-Bas	71	430.535	48	982.250	2	15.000	121	1.427.785	6,4	140	1.790.270	190	2.395.440
France	57	410.400	29	925.900	2	71.500	88	1.407.800	6,3	89	1.473.500	146	2.213.100
Norvège	41	294.400	50	909.800	1	2.500	92	1.206.700	5,4	106	1.389.000	143	1.804.400
Etats-Unis	39	361.400	20	593.000	1	13.400	60	967.800	4,3	75	1.536.300	93	2.172.412
Italie	27	253.250	25	597.900	1	29.000	53	880.150	3,9	87	1.359.000	143	2.185.740
Danemark	34	174.700	25	494.500	3	26.060	62	695.260	3,1	72	852.546	86	921.726
Espagne	46	258.600	28	355.331	3	16.744	77	630.675	2,8	87	686.007	95	749.049
Yougoslavie	56	358.300	10	119.000	»	»	66	477.300	2,1	60	490.000	64	503.900
Belgique	17	116.250	11	228.700	1	23.000	29	367.950	1,6	37	472.000	57	629.400
Pologne	49	263.500	3	36.000	»	»	52	299.200	1,3	»	»	»	»
Canada	14	113.100	1	24.000	»	»	15	137.100	0,6	17	170.560	19	194.760
Allemagne de l'Est...	34	132.400	»	»	»	»	34	132.400	0,6	35	155.600	34	192.000
Finlande	27	110.700	4	11.100	»	»	31	121.800	0,5	33	151.300	45	200.560
Australie	8	62.200	1	20.000	1	1.200	10	83.400	0,4	9	85.200	12	96.300
Inde	8	59.300	»	»	»	»	8	59.300	0,3	11	68.620	16	96.620
Chine	»	»	3	26.300	»	»	3	26.300	0,1	2	13.000	2	26.000
Portugal	2	8.200	1	18.000	»	»	3	26.200	0,1	5	39.425	3	35.200
Hong-Kong	3	18.000	»	»	»	»	3	18.000	0,1	4	17.600	6	23.000
Grèce	»	»	1	16.000	»	»	1	16.000	0,1	3	48.000	2	32.000
Bulgarie	2	4.000	3	6.000	»	»	5	10.000	0,1	7	14.000	7	14.000
Turquie	1	4.500	»	»	»	»	1	4.500	0,1	1	4.500	2	5.700
Argentine	»	»	1	1.000	1	3.000	2	4.000	0,1	5	16.000	2	4.000
Philippines	»	»	»	»	2	3.200	2	3.200	0,1	2	3.200	»	»
Irlande	1	1.000	»	»	»	»	1	1.000	0,1	1	1.000	1	1.000
Total	1.117	8.012.136	604	13.786.091	37	515.729	1.758	22.313.956	100	2.083	27.295.119	2.726	34.494.214

Source: Shipbuilder's Council of Amerika.

ANNEXE N° 3 *bis*

Le tonnage des navires désarmés au 1er juin 1960 s'élève à 5.459.705 tx j. b. Il était de 5.498.075 tx j. b. au 1er mai 1960. Le tableau ci-dessous donne, par pavillon, la répartition du tonnage désarmé au 1er juin 1960 :

TONNAGE DÉSARMÉ AU 1er JUIN 1960

PAVILLONS	CARGOS			PETROLIERS			TOTAL		
	Nombre.	Tx j. b.	Pourcentage de la flotte.	Nombre.	Tx j. b.	Pourcentage de la flotte.	Nombre.	Tx j. b.	Pourcentage de la flotte.
Belgique	4	13.045	3	2	19.194	12	6	32.239	5
Royaume-Uni	31	177.217	1	83	728.996	11	114	906.213	4
Canada	2	14.282	8	3	28.513	22	5	42.785	14
Chili	1	4.085	2	»	»	»	1	4.085	2
Costa-Rica	10	45.074	31	»	»	»	10	45.074	30
Cuba	8	34.992	»	»	»	»	8	34.992	»
Danemark	4	6.966	1	3	29.370	4	7	36.336	2
Finlande	2	3.876	1	»	»	»	2	3.876	1
France	18	128.250	5	5	45.503	3	23	173.753	4
Allemagne-Est	»	»	»	1	8.615	»	1	8.615	»
Allemagne-Ouest	5	11.874	»	1	9.178	2	6	21.052	»
Grèce	34	210.012	9	11	116.806	28	45	326.818	12
Honduras	2	7.869	5	»	»	»	2	7.869	5
Israël	3	13.098	7	1	7.949	28	4	21.047	10
Italie	34	226.060	7	31	284.133	18	65	510.193	11
Japon	7	40.607	1	3	27.230	2	10	67.837	1
Liban	6	10.917	5	»	»	»	6	10.917	5
Libéria	63	418.371	9	70	928.733	13	133	1.347.104	12
Monaco	»	»	»	1	10.926	»	»	10.926	»
Pays-Bas	1	10.100	»	9	75.629	6	10	85.729	2
Norvège	28	94.646	2	57	596.734	10	85	691.380	7
Panama	30	178.156	9	30	305.021	12	60	483.177	11
Portugal	»	»	»	1	7.369	8	1	7.369	2
Suède	9	23.188	1	7	69.895	6	16	93.083	3
Turquie	»	»	»	1	10.448	16	1	10.448	2
U. S. A.	19	141.534	2	32	328.407	8	51	469.941	5
Venezuela	»	»	»	1	6.837	4	1	6.837	3
Total	321	1.814.219	3	353	3.645.486	10	674	5.459.705	5

ANNEXE N° 4

LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE — PAR AGE — AU 1er JUIN 1960

	NAVIRES A PASSAGERS		PÉTROLIERS		CARGOS		TOTAUX	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage.
Plus de 30 ans de construction (1939 et avant)	4	94.230	5	6.780	30	29.564	39	97.582
25 à 30 ans. — Construits de 1930 à 1934	5	40.222	2	8.068	13	19.333	20	67.623
20 à 25 ans. — Construits de 1935 à 1939	4	28.728	8	38.604	24	41.968	36	109.300
15 à 20 ans. — Construits de 1940 à 1944	1	8.601	23	183.288	99	472.067	125	663.956
10 à 15 ans. — Construits de 1945 à 1949	14	89.418	16	128.711	141	487.193	171	705.322
5 à 10 ans. — Construits de 1950 à 1954	35	348.480	56	506.012	127	411.281	218	1.265.773
Moins de 5 ans. — Construits en 1955 et plus tard	4	25.422	53	951.843	133	638.100	190	1.615.365
Douteux	»	»	»	»	3	572	3	572

ANNEXE N° 5

AGE MOYEN DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

CATEGORIES	1er JANVIER 1953	1er JANVIER 1954	1er JANVIER 1956	1er JANVIER 1957	1er JANVIER 1958	1er JANVIER 1959	1er JANVIER 1960
Navires à passagers	16,5	13,5	11	13,5	13,5	14,4	13,7
Pétroliers	10,5	9,6	6,10	7,7	8,1	7,8	7,1
Cargos :							
Liberty-ships exclus	10	10,6	9,2	9,4	9,3	9,8	9,4
Liberty-ships	8,10	10,10	12,10	13,10	14,10	15,10	16,10
Total cargos	9,7	10,7	10,2	10,7	10,9	11,1	10,8

Liberty-ships en service au 1er janvier 1960	60 pour 435.716 Tx j. b.
Liberty-ships en service au 1er janvier 1959	66 pour 475.200 Tx j. b.
Liberty-ships en service au 1er janvier 1958	66 pour 475.200 Tx j. b.

ANNEXE N° 6

RÉPARTITION PAR TRANCHES D'AGE DE LA FLOTTE MONDIALE (1)

Statistiques du Lloyd's Register.

Navires de 100 Tx j. b. et plus.

	MOINS DE 5 ANS	5 A 10 ANS	10 A 15 ANS	15 A 20 ANS	20 A 25 ANS	PLUS DE 25 ANS	TOTAL
Flotte mondiale:							
Nombre	7.149	5.262	5.421	6.767	2.194	8.612	35.405
Tx j. b.	32.177.235	21.041.746	18.434.562	31.966.966	5.184.858	12.597.285	121.402.652
Pourcentage	26,5	17,3	15,2	26,3	4,3	10,4	100
Pétroliers:							
Nombre	1.132	1.068	600	783	251	507	4.341
Tx j. b.	14.552.309	10.387.685	4.527.630	5.391.728	1.384.770	1.645.562	37.889.684
Pourcentage	38,4	27,4	12	14,2	3,7	4,3	100
Autres navires:							
Nombre	6.017	4.194	4.821	5.984	1.943	8.105	31.064
Tx j. b.	17.624.926	10.654.061	13.906.932	26.575.238	3.800.088	10.951.723	83.512.968
Pourcentage	21,1	12,8	16,7	31,8	4,5	13,1	100

(1) Ces statistiques ne tiennent pas compte des flottes des grands lacs américains, Etats-Unis, Canada, mais comprennent les navires de la flotte de pêche et de servitude.

ANNEXE N° 7

COMPARAISON DES BESOINS DE TRANSPORT MARITIME POUR LE COMPTE DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE ET DES TRANSPORTS RÉALISÉS PAR LA FLOTTE FRANÇAISE DE 1951 A 1959

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Transports à la charge de l'économie française (importations + exportations sur zone franc + passagers français):									
A. — Navires français (économies de devises)	375	360	330	342	354	387	445	447	387
B. — Navires étrangers (dépenses en devises)	289	231	196	168	182	324	380	201	196
Total A + B	664	591	526	510	536	711	825	648	583
Transports pour compte étranger:									
C. — Navires français (recettes en devises)	115	87	94	100	137	167	149	130	148
Total transports effectués par navires français:									
Total A + C	490	447	424	442	491	554	594	577	535
Solde (A + B) — (A + C)	— 174	— 144	— 102	— 68	— 45	— 157	— 231	— 71	— 48
Pourcentage du solde par rapport à l'ensemble des dépenses de transport à la charge de l'économie française:									
$\frac{\text{Solde}}{A + B} \times 100$	26,2	24,4	19,4	13,3	8,4	22	28	11	8

NOTA. — La balance des frets établie par le ministère de la marine marchande est une évaluation théorique des recettes et dépenses réalisées pour assurer le transport des passagers ou des marchandises importées et exportées de France par voie maritime ou transportées entre ports situés hors des limites métropolitaines.

ANNEXE N° 8

EFFECTIFS EMBARQUÉS AU 1er JANVIER 1960

Source : Journal de la marine marchande, février 1960.

	AU 1er janvier 1960.	VARIATIONS par rapport à 1959.
Officiers :		
Pont, radio	4.571	— 56
Machine	3.245	— 41
Service général	139	6
Total officiers	7.955	— 103
Subalternes :		
Pont	9.866	— 148
Machine	7.499	— 191
Service général	7.802	— 234
Total subalternes	25.167	— 573
Total général	33.122	— 676

Le nombre réel d'emplois correspondant aux effectifs embarqués est le suivant, compte tenu des coefficients habituels appliqués pour congé, disponibilité et en cours de soins.

Officiers (coefficient 1,35) :	
Pont et radio	6.175
Machine	4.400
Service général	190
Total officiers	10.765
Subalternes (coefficient 1,28) :	
Pont	12.650
Machine	9.600
Service général	9.750
Total subalternes	32.000
Total général	42.765

ANNEXE N° 9

LES EMPLOIS DANS LA MARINE MARCHANDE

Comparaison : 1958-1959.

Paquebots : **1 paquebot est entré en service, 2 ont été retirés en 1959.**

Source : Journal de la marine marchande, février 1960.

	ENTRÉES	SORTIES	SOLDE
Officiers :			
Pont	5	15	
Machines	4	14	
Services généraux	»	6	
Total officiers	9	35	— 26
Subalternes :			
Pont	17	64	
Machines	29	100	
Services généraux	14	218	
Total subalternes	60	382	— 322
Total général	69	417	— 348

Cargos et bananiers : **32 cargos et 1 bananier sont entrés en service en 1959. On note par contre 22 sorties et un désarmement pour la même période.**

	ENTRÉES	SORTIES	DÉSARMEMENT	SOLDE
Officiers :				
Pont	150	107	63	
Machines	124	84	49	
Total officiers	274	191	112	— 29
Subalternes :				
Pont	317	222	153	
Machines	216	170	101	
Services généraux	157	100	67	
Total subalternes	700	492	321	— 113
Total général	974	683	433	— 142

Pétroliers : **17 pétroliers dont 2 butaniers sont entrés en service en 1959. Par contre 13 sorties et 7 désarmements ont été enregistrés pendant la même période.**

	ENTRÉES	SORTIES	DÉSARMEMENT	SOLDE
Officiers :				
Pont	74	64	36	
Machines	61	51	32	
Total officiers	135	115	68	— 48
Subalternes :				
Pont	186	141	85	
Machines	179	151	91	
Services généraux	81	71	45	
Total subalternes	446	363	221	— 138
Total général	581	478	289	— 186

ANNEXE N° 10

PRÉVISIONS POUR 1960

Source : Journal de la marine marchande, février 1960.

Paquebot :

Une sortie prévue (*Ville d'Ajaccio*).
Une mise en service (le *Napoléon*).

Bananiers et cargos :

Mise en service de 13 cargos et 4 bananiers.
Sortie de 17 unités.

Pétroliers :

Neuf mises en services.
Quatorze retraits.

Ce qui donne pour l'ensemble de la flotte les probabilités suivantes :

	ENTRÉES	SORTIES	SOLDE
Officiers :			
Pont	128	161	— 33
Machines	116	129	— 13
Total officiers	244	290	— 46
Subalternes :			
Pont	309	329	— 20
Machines	294	285	+ 9
Services généraux	153	171	— 18
Total subalternes	756	785	— 29
Total général	1.000	1.000	— 75

ANNEXE N° 11

MOUVEMENT DU CABOTAGE NATIONAL

(En tonnes métriques.)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	QUANTITÉS EXPÉDIÉES				
	1954.	1955.	1956.	1957.	1958.
Total	3.008.377	3.880.673	4.592.428	4.368.366	4.655.229
Dont:					
Produits légers et lourds du pétrole	2.075.369	2.688.301	2.848.268	2.298.776	2.910.583
Pétrole naturel brut et produits assimilés	101.314	417.080	690.428	889.260	665.886
Ensemble produits pétroliers	2.176.683	3.105.381	3.538.696	3.188.036	3.576.369
Chaux et ciment	198.898	231.127	215.287	213.632	200.629
Lubrifiants	112.564	119.522	217.471	106.589	52.938
Fontes, fers, aciers	61.248	83.405	106.769	341.849	105.343
Houilles et cokes	87.118	78.818	196.899	110.179	353.738
Matériaux de construction bruts	125.349	54.181	44.461	103.697	86.683
Soufre et pyrites	1.342	700	355	47.924	26.376
Farines et produits dérivés	22.235	21.997	24.128	24.119	22.435
Voitures	10.494	12.563	13.512	17.697	20.856
Autres marchandises	213.788	173.679	235.205	214.644	209.762
Ensemlbe marchandises solides	831.694	775.292	1.053.732	1.180.330	1.078.760

Statistiques de la navigation maritime et des transports, direction générale des douanes et droits indirects.

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MER : RÉPARTITION PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES

(En tonnes métriques.)

Importations.

	ANNÉES	TOTAL		PRODUITS PÉTROLIERS		CHARBON		AUTRES MARCHANDISES	
Trafic total	1950	28.443.834		14.427.901		3.482.223		10.533.710	
	1952	39.179.112		21.761.478		5.634.310		11.783.324	
	1954	40.052.907		24.210.699		3.556.894		12.285.314	
	1956	51.450.000		25.995.000		7.820.000		17.615.000	
	1957	52.910.000		26.750.000		9.220.000		16.940.000	
	1958	53.140.000		30.140.000		5.090.000		17.910.000	
	1959	51.200.000		30.930.000		3.060.000		17.214.000	
Sous pavillon français	1950	14.421.706	50,6 %	6.047.529	42,0 %	1.693.709	52,0 %	6.680.486	63,0 %
	1952	18.422.962	47 %	9.342.914	43 %	2.458.445	44 %	6.621.603	56 %
	1954	21.969.719	55 %	11.849.901	49 %	2.429.161	68,5 %	7.690.657	62,5 %
	1956	25.675.000	50 %	15.685.000	60,5 %	2.280.000	28 %	7.710.000	43,5 %
	1957	25.605.000	48,5 %	14.135.000	53 %	3.235.000	35 %	8.235.000	48,5 %
	1958	31.600.000	59,5 %	19.995.000	65,2 %	2.600.000	51 %	9.000.000	51,6 %
	1959	32.660.000	63,8 %	22.047.000	71,2 %	2.237.000	72,7 %	8.376.000	48,7 %

Exportations.

	ANNÉES	TOTAL		PRODUITS PÉTROLIERS		AUTRES MARCHANDISES			
	1950	12.731.530		2.871.224		9.860.306			
	1952	14.836.540		6.288.781		8.547.765			
	1954	15.907.369		5.712.810		10.194.559			
Trafic total						Charbon.		Autres marchandises.	
	1956	15.730.000		4.750.000		750.000		10.330.000	
	1957	14.910.000		3.750.000		585.000		10.575.000	
	1958	16.880.000		5.750.000		505.000		10.625.000	
	1959	16.930.000		5.970.000		290.000		10.670.000	
	1950	6.493.857	51 %	1.351.474	47 %	5.142.183	52 %		
	1952	6.891.138	46,5 %	1.636.646	26 %	5.254.492	61,5 %		
	1954	7.482.693	47 %	2.335.075	41 %	5.147.648	50,5 %		
Sous pavillon français						Charbon.		Autres marchandises.	
	1956	8.180.000	52 %	2.400.000	50,5 %	170.000	22,5 %	5.610.000	54,5 %
	1957	8.000.000	53,5 %	2.000.000	53 %	200.000	34 %	5.800.000	55 %
	1958	9.200.000	54,5 %	2.750.000	47,8 %	400.000	81,2 %	6.050.000	57,7 %
	1959	9.390.000	55,5 %	3.080.000	53,9 %	270.000	98,2 %	6.040.000	56,6 %

D'après les statistiques de la navigation maritime internationale (Douanes) complétées pour les années 1956, 1957, 1958 et 1959 par les statistiques C. C. A. F.

ANNEXE N° 12

Evolution de la balance des paiements

Depuis 1954, l'évolution du poste « Transports maritimes » de la balance des paiements entre la zone franc et les pays étrangers a été la suivante :

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES	SOLDE
	(En millions de dollars.)		
1954	83,9	223,0	— 139,1
1955	100,2	255,7	— 155,5
1956	116,4	389,1	— 272,7
1957	131,0	532,0	— 401,0
1958	101,9	294,2	— 192,3
1959 (1)	91,7	205,0	— 113,2

(1) Résultats provisoires, ne comprenant pas les recettes et dépenses en devises des pays d'outre-mer.

ANNEXE N° 13

De 1954 à 1958, la balance des frets a évolué comme suit :

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES	SOLDE
	(En millions de dollars.)		
1954	70,7	168,7	— 98,0
1955	95,6	181,7	— 86,1
1956	124,7	323,6	— 198,9
1957	125,9	398,2	— 272,3
1958	99,4	212,5	— 113,1

EVOLUTION DE LA BALANCE DES FRETS

(Millions de dollars, monnaie de compte.)

Années 1954 à 1958.

MARCHANDISES	RECETTES EN DEVISES			DEPENSES EN DEVISES			SOLDE
	Transports entre pays étrangers.	Exports sur pays étrangers.	Total.	Imports toutes provenances.	Exports sur P. O. M. Zone franc.	Total.	
Année 1954.							
Total	40,3	30,4	70,7	150,8	17,9	168,7	— 98
dont:							
Pétrole	9,9	2,2	12,1	35,3	1,6	36,9	— 24,8
Marchandises sèches	30,4	28,2	58,6	115,5	16,3	131,8	— 73,2
dont:							
Charbon	2,4	»	2,4	3,2	0,2	3,4	— 1
Autres pondéreux	0,9	2,2	3,1	4,7	»	4,7	— 1,6
Céréales	5,2	»	5,2	2,1	»	2,1	+ 3,1
Autres marchandises	21,9	26	47,9	105,5	16,1	121,6	— 73,7
Année 1955.							
Total	69,9	25,7	95,6	165,1	16,6	181,7	— 86,1
dont:							
Pétrole	12,1	3,1	15,2	38	2,5	40,5	— 25,3
Marchandises sèches	57,8	22,6	80,4	127,1	14,1	141,2	— 60,8
dont:							
Charbon	1,8	0,5	2,3	8,1	0,3	8,4	— 6,1
Autres pondéreux	2	2,9	4,9	9,6	»	9,6	— 4,7
Céréales	7,6	0,6	8,2	1,8	»	1,8	+ 6,4
Autres marchandises	46,4	18,6	65	107,6	13,8	121,4	— 56,4
Année 1956.							
Total	86,3	38,4	124,7	313,9	9,7	323,1	— 198,9
dont:							
Pétrole	15,1	2,4	7,3	83,3	5,2	88,5	— 71
Marchandises sèches	71,2	36	107,2	230,6	4,5	235,1	— 127,9
dont:							
Charbon	1,5	0,3	1,8	60,3	0,5	60,8	— 59
Autres pondéreux	2	3,8	5,8	24	»	24	— 18,2
Céréales	7,6	0,1	7,7	25,3	0,1	25,4	— 17,7
Autres marchandises	60,1	31,8	91,9	121	3,9	124,9	— 33
Année 1957.							
Total	87,2	38,7	125,9	367,6	30,6	398,2	— 272,3
dont:							
Pétrole	27,4	0,7	28,1	148,4	1,1	149,5	— 121,4
Marchandises sèches	59,8	38	97,8	219,2	29,5	248,7	— 150,9
dont:							
Charbon	0,5	»	0,5	86,8	0,1	86,9	— 86,4
Autres pondéreux	2	3,3	5,3	10	»	10	— 4,7
Céréales	6,5	0,8	7,3	7,2	1,4	8,6	— 1,3
Autres marchandises	50,8	33,9	84,7	115,2	28	143,2	— 58,5
Année 1958.							
Total	62,7	36,7	99,4	197,4	15,1	212,5	— 113,1
dont:							
Pétrole	20,2	0,7	20,9	46,2	2,1	48,3	— 27,4
Marchandises sèches	42,5	36	78,5	151,2	13	164,2	— 85,7
dont:							
Charbon	0,2	»	0,2	31,7	»	31,7	— 31,5
Autres pondéreux	1,5	2,8	4,3	5,2	»	5,2	— 0,9
Céréales	4	0,4	4,4	2,1	0,6	2,7	+ 1,7
Autres marchandises	36,8	32,8	69,6	112,2	12,4	124,6	— 55

ANNEXE N° 14

PARTICIPATION DU PAVILLON FRANÇAIS AUX IMPORTATIONS EN FRANCE
(En tonnes métriques.)

	1958		1959	
	Total (1).	Pavillon français (2).	Total (1).	Pavillon français (2).
Total marchandises débarquées	53.140.000	31.600.000	51.200.000	32.660.000
Zone franc.				
Pétroles	821.000	781.000	1.493.000	1.493.000
Charbon	40.000	35.000	160.000	160.000
Autres marchandises	9.276.000	7.207.000	8.747.000	7.153.000
Total	10.137.000	8.023.000	10.400.000	8.806.000
Zone étranger.				
Pétroles	27.770.000	18.969.000	27.623.000	20.297.000
Produits pétroliers	1.550.000	228.000	1.810.000	347.000
Charbon	5.050.000	2.725.000	2.900.000	2.077.000
Autres marchandises	8.693.000	1.655.000	8.467.000	1.223.000
Total	43.063.000	23.577.000	40.800.000	23.854.000

(1) Statistiques de la navigation maritime internationale (douanes).
(2) Statistiques C. C. A. F.

ANNEXE N° 15

PARTICIPATION DU PAVILLON FRANÇAIS AUX EXPORTATIONS DE FRANCE
(En tonnes métriques.)

	1958		1959	
	Total (1).	Pavillon français (2).	Total (1).	Pavillon français (2).
Total marchandises embarquées	16.880.000	9.200.000	16.930.000	9.390.000
Zone franc.				
Produits pétroliers	2.750.000	2.490.000	3.010.000	2.780.000
Charbons	350.000	350.000	290.000	270.000
Autres marchandises	5.300.000	4.450.000	5.360.000	4.670.000
Total	8.400.000	7.290.000	8.660.000	7.720.000
Zone étranger.				
Produits pétroliers	3.000.000	260.000	2.960.000	300.000
Charbons	155.000	50.000	»	»
Autres marchandises	5.325.000	1.600.000	5.310.000	1.370.000
Total	8.480.000	1.910.000	8.270.000	1.670.000

(1) Statistiques de la navigation maritime internationale.
(2) Statistiques C. C. A. F.

ANNEXE N° 16

PARTICIPATION DE L'ARMEMENT FRANÇAIS AUX TRANSPORTS TIERS

(En tonnes métriques.)

	1955	1956	1957	1958	1959
Produits pétroliers	(1) 2.580.000	(1) 2.760.000	(1) 3.670.000	(1) 3.540.000	(1) 4.670.000
Charbons	435.000	280.000	250.000	165.000	350.000
Autres marchandises pondéreuses (minerais, phosphates, pyrites, céréales, etc.)	1.375.000	1.320.000	1.380.000	1.121.000	1.550.000
Marchandises diverses	1.370.000	1.500.000	1.645.000	1.946.000	2.290.000
Total marchandises solides	3.180.000	3.100.000	3.275.000	3.232.000	4.190.000
Total général	5.760.000	5.860.000	6.945.000	6.772.000	8.860.000

(1) Sont compris dans ces tonnages les transports effectués par navires français sur ports étrangers au titre d'échanges réciproques de tonnage.

Statistiques C. C. A. F.

ANNEXE N° 17

IMPORTATIONS DE PÉTROLE BRUT

(En tonnes métriques.)

	1958		1959	
	Total.	Pavillon français.	Total.	Pavillon français.
Moyen-Orient:				
Golfe Persique	15.577.000	9.941.000	15.072.000	10.184.000
Méditerranée orientale	9.595.000	8.013.000	9.732.000	8.523.000
Total	25.172.000	17.954.000	24.804.000	18.693.000
Amérique:				
Vénézuela	2.342.000	952.000	2.426.000	1.419.000
Etats-Unis	64.000	63.000	77.000	77.000
Total	2.406.000	1.015.000	2.503.000	1.496.000
Autres pays étrangers:				
U. R. S. S.	193.000	»	118.000	»
Italie	»	»	198.000	4.000
Total	193.000	»	316.000	4.000
Total étranger	27.771.000	18.969.000	27.623.000	20.193.000
Zone franc:				
Gabon	466.000	426.000	758.000	758.000
Algérie-Sahara	355.000	355.000	735.000	735.000
Total zone franc	821.000	781.000	1.493.000	1.493.000
Total général	28.592.000	19.750.000	29.116.000	21.700.000

Ces chiffres comprennent les pétroles bruts destinés à être raffinés en France pour compte étranger.
Ce « travail à façon » porte en 1958 sur 3.230.000 tonnes et en 1959 sur 2.065.000 tonnes de pétrole brut.
Statistique de la chambre syndicale de l'industrie du pétrole, statistique C. C. A. F.

ANNEXE N° 18

PARTICIPATION DE LA FLOTTE FRANÇAISE AUX TRANSPORTS DE PÉTROLE

(Brut et produits.) (Millions de tonnes.)

	ARMEMENT FRANÇAIS			ARMEMENTS	TOTAL
	Navires français.	Navires étrangers affrétés.	Total.	étrangers.	
Importations en France:					
1954	11,6	5,5	17,1	6,2	23,3
1955	13,9	5,4	19,3	5,6	24,9
1956	15,5	4,9	20,4	6,1	26,5
1957	14,1	6,1	20,2	6,9	27,1
1958	19,8	4,6	24,4	6	30,4
Exportations de France:					
1954	2,4	»	2,4	3,3	5,7
1955	2,4	»	2,4	3	5,4
1956	2,3	»	2,3	2,5	4,8
1957	2	»	2	1,7	3,7
1958	2,6	»	2,6	2,8	5,4
Transports entre pays étrangers:					
1954	2,2	»	2,2	»	»
1955	2,4	0,4	2,8	»	»
1956	2,7	0,4	3,1	»	»
1957	3,4	0,1	3,5	»	»
1958	3,3	0,1	3,4	»	»
Total des transports assurés par l'armement français:					
1954	16,2	5,5	21,7	»	»
1955	18,7	5,8	24,5	»	»
1956	20,5	5,3	25,8	»	»
1957	19,5	6,2	25,7	»	»
1958	25,7	4,7	30,4	»	»

ANNEXE N° 19

TRAFICS ENTRE LA FRANCE D'UNE PART, L'ALGÉRIE ET LA TUNISIE D'AUTRE PART

(Millions de tonnes.)

	ARMEMENT FRANÇAIS			ARMEMENTS	TOTAL
	Navires français.	Navires étrangers affrétés.	Total.	étrangers.	
Importations:					
1954	3,6	»	3,6	0,2	3,8
1955	3,9	0,1	4	0,2	4,2
1956	3,5	0,1	3,6	0,1	3,7
1957	3,8	0,1	3,9	0,3	4,2
1958	3,9	»	3,9	0,2	4,1
Exportations:					
1954	1,5	»	1,5	0,3	1,8
1955	2,1	»	2,1	0,1	2,2
1956	2,3	»	2,3	»	2,3
1957	2,5	0,1	2,6	0,2	2,8
1958	3,1	»	3,1	0,2	3,3

ANNEXE N° 20

TRAFIC ENTRE LA FRANCE ET LES AUTRES PAYS D'OUTRE-MER DE LA ZONE FRANC

(Millions de tonnes.)

	ARMEMENT FRANÇAIS			ARMEMENTS étrangers.	TOTAL
	Navires français.	Navires étrangers affrétés.	Total.		
Importations:					
1954	2,5	0,2	2,7	0,9	3,6
1955	3	0,4	3,4	0,4	3,8
1956	3	0,4	3,4	0,9	4,3
1957	3,1	0,7	3,8	1,5	5,3
1958	3,3	0,8	4,1	1,2	5,3
Exportations:					
1954	2,1	0,4	2,5	0,3	2,8
1955	1,9	0,5	2,4	0,2	2,6
1956	1,4	0,2	1,6	0,4	2
1957	1,5	0,3	1,8	1	2,8
1958	1,7	0,4	2,1	0,4	2,5

ANNEXE N° 21

PARTICIPATION DE L'ARMEMENT FRANÇAIS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES SÈCHES ENTRE ZONE FRANC ET ÉTRANGER

(Millions de tonnes.)

	ARMEMENT FRANÇAIS			ARMEMENTS étrangers.	TOTAL
	Navires français.	Navires étrangers affrétés.	Total.		
Importations en France:					
1954	10,1	0,6	10,7	6,4	17,1
1955	10,5	0,8	11,3	6,6	17,9
1956	10,1	0,9	11	14	25
1957	11,5	0,5	12	13,8	25,8
1958	11,8	1,2	13	9,4	22,6
Exportations de France:					
1954	5,4	0,6	6	5,2	11,2
1955	5,9	0,7	6,6	7,7	14,3
1956	5,8	0,5	6,3	4,7	11
1957	6	0,8	6,8	4,6	11,4
1958	6,4	0,5	6,9	4,6	11,5
Transports entre pays étrangers:					
1954	2,1	0,3	2,4	»	»
1955	2	0,4	2,4	»	»
1956	2	0,4	2,4	»	»
1957	2	0,3	2,3	»	»
1958	1,8	0,2	2	»	»
Total des transports assurés par l'armement français:					
1954	18,6	1,5	20,1	»	»
1955	18,4	1,9	20,3	»	»
1956	17,9	1,8	19,5	»	»
1957	19,5	1,6	21,1	»	»
1958	20	1,9	21,9	»	»

ANNEXE N° 22

IMPORTATIONS DE CHARBONS EN FRANCE
(En tonnes métriques.)

PAYS DE PROVENANCE	1958		1959	
	Total.	Pavillon français.	Total.	Pavillon français.
Europe.				
Allemagne, Belgique, Hollande	407.000	396.000	715.000	624.000
Grande-Bretagne	572.000	237.000	328.000	39.000
Pologne	575.000	508.000	273.000	206.000
U. R. S. S.	684.000	591.000	834.000	673.000
Total Europe	2.238.000	1.732.000	2.150.000	1.542.000
Autres pays.				
Etats-Unis	2.290.000	505.000	470.000	286.000
Charbon américain reconditionné (1)	290.000	290.000	229.000	229.000
Pérou	91.000	26.000	40.000	19.000
Union Sud-africaine	29.000	10.000	»	»
Nord Viet-Nam	95.000	»	117.000	117.000
Algérie—Maroc	41.000	35.000	43.000	43.000
Autres	10.000	5.000	10.000	1.000
Total	5.084.000	2.603.000	3.059.000	2.237.000

(1) Charbons déchargés dans ports étrangers du Nord et réexpédiés sur ports français.

Statistiques de l'association technique de l'importation charbonnière et statistiques C. C. A. F.

ANNEXE N° 23

TRAFIC DES PASSAGERS ENTRE LA FRANCE, L'UNION FRANÇAISE ET L'ÉTRANGER

	NOMBRE de passagers débarqués.	NOMBRE de passagers embarqués.	NOMBRE de passagers total.
1950. — Total	1.377.453	1.452.118	2.829.571
Pavillon français	578.874	624.149	1.203.023
1951. — Total	1.530.120	1.582.478	3.112.598
Pavillon français	709.542	716.907	1.426.449
1952. — Total	1.513.854	1.550.484	3.064.338
Pavillon français	800.664	833.780	1.634.444
1953. — Total	1.436.557	1.465.578	2.902.135
Pavillon français	749.879	770.980	1.520.859
1954. — Total	1.596.220	1.660.462	3.256.682
Pavillon français	850.796	874.746	1.725.542
1955. — Total	1.891.405	1.957.029	3.848.434
Pavillon français	992.753	1.008.452	2.001.205
1956. — Total	1.901.509	2.133.994	4.035.503
Pavillon français	1.046.989	1.230.266	2.277.255
1957. — Total	2.001.360	2.025.697	4.027.057
Pavillon français	1.122.332	1.108.778	2.231.110
1958. — Total	1.927.685	1.987.877	3.915.562
Pavillon français	1.042.724	1.091.638	2.134.362
1959. — Total	2.074.879	2.125.786	4.200.665
Pavillon français	1.070.983	1.115.583	2.186.566

ANNEXE N° 24

EVOLUTION DES TRANSPORTS DE PASSAGERS MARITIMES SUR LES PRINCIPAUX TRAFICS

Nombre total de passagers embarqués et débarqués.

	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Afrique du Nord:						
Pavillon français	960.000	1.171.000	(*)1.595.000	1.614.000	1.349.000	1.402.974
C. O. A.:						
Pavillon français	62.000	62.000	57.000	53.000	53.000	53.000
Madagascar-Réunion:						
Pavillon français	12.000	15.000	15.000	12.000	13.000	11.000
Antilles françaises:						
Pavillon français	11.000	11.000	11.000	13.000	13.000	15.000
Indochine-Extrême-Orient:						
Total	78.000	61.000	30.000	8.500	6.700	5.600
Pavillon français	67.000	45.000	19.000	8.000	6.600	5.600
Grande-Bretagne:						
Total	1.780.000	2.149.000	2.179.000	2.306.000	2.272.000	2.817.000
Pavillon français	491.000	562.000	561.000	590.000	658.000	775.000
Amérique du Nord (Etats-Unis-Canada):						
Total	184.000	191.000	192.000	193.000	185.000	164.000
Pavillon français	52.000	51.500	48.500	45.000	47.000	35.000
Amérique du Sud:						
Total	15.000	14.000	14.000	15.000	11.000	14.000
Pavillon français	11.000	10.000	10.000	11.000	10.000	10.500
Proche Orient:						
Total	70.000	84.000	(*) 101.000	69.000	51.000	50.000
Pavillon français	8.000	10.000	(*) 8.000	1.000	5.000	3.000

(*) Chiffres rectifiés.

ANNEXE N° 25

COMPARAISON DES TRAFICS MARITIME ET AÉRIEN SUR LES GRANDES RELATIONS

Nombre total des passagers embarqués et débarqués.

	1955		1956		1957		1958		1959	
	Passagers.	%	Passagers.	%	Passagers.	%	Passagers.	%	Passagers.	%
Afrique du Nord:										
Mer	1.171.000	64	1.548.000	64	1.614.000	63	1.349.000	57	1.403.000	55
Air	667.000	36	858.000	36	983.000	37	1.018.000	43	1.145.000	45
Côte occidentale d'Afrique:										
Mer	62.000	41	57.000	36	53.000	37	53.000	(1) 28	53.000	27
Air	90.000	59	102.000	64	117.000	69	137.000	(1) 72	145.000	73
Mer interescales.	30.000	»	31.000	»	45.000	»	47.000	»	»	»

	Total passagers.	%	Pavillon français.	Total passagers.	%	Pavillon français.	Total passagers.	%	Pavillon français.	Total passagers.	%	Pavillon français.	Total passagers.	%	Pavillon français.
Grande-Bretagne:															
Mer	2.149.000	73	562.000	2.179.000	73	561.000	2.306.000	71	590.000	2.472.000	72	658.000	2.817.000	71	775.000
Air	749.000	27	216.000	829.000	27	250.000	968.000	29	247.000	976.000	28	223.000	1.142.000	29	254.000
Etats-Unis (3):															
Mer	160.000	59	69.000	160.000	53	69.000	156.000	49	63.000	149.000	44	67.000	134.000	38	(1) 48.000
Air	110.000	41	35.000	140.000	47	48.000	165.000	51	60.000	190.000	56	70.000	221.000	62	77.000
Amérique du Sud (2):															
Mer	»	»	»	»	»	»	15.000	55	11.000	11.000	44	10.000	14.000	»	10.500
Air	»	»	»	»	»	»	12.000	45	6.000	14.000	56	7.000	»	»	»

(1) Chiffres rectifiés.
(2) Brésil, Argentine, Uruguay.
(3) Y compris sous pavillon français passagers d'escale.

ANNEXE N° 26

INDICES DE LA CHAMBER OF SHIPPING EN MAI 1960

Affrètement au voyage.

	CHARBON	GRAIN	SUCRE	MINERAI	ENGRAIS	BOIS	ALFA	INDICE MOYEN
1954. — Moyenne	84,2	86,4	94,7	85	87,3	83,7	74,4	86,1
1955. — Moyenne	123,2	133,9	141,7	112,1	116	129,4	98,9	127,7
1956. — Moyenne	151	174,2	172,7	135,1	131,4	138,3	108,6	157
1957. — Moyenne	116,4	111,6	129,7	107,4	107,7	107,8	95,4	112,7
1958. — Moyenne	54,5	64,7	84,9	69,8	68,2	71,5	68,8	67,1
1959. — Janvier	53,8	72,1	79,2	71,3	»	79,3	66,8	70,3
Février	61,9	64	81,9	69,6	55,9	77,8	68,5	68,2
Mars	47,6	65,3	78,4	71,1	55,9	72,7	69	65,1
Avril	53	68,4	82,6	67,7	»	78,5	67	68,6
Mai	57	66	»	»	»	70,1	69,3	64,6
Juin	62,9	66	93,9	66,7	»	68,3	67,4	69,2
Juillet	62,1	64,7	93,2	66,8	»	75,8	68,2	69,7
Août	59,6	65,1	95,1	66,1	74,4	75,4	66,3	69,6
Septembre	63,5	65,9	102,3	66,3	»	73,2	66	71
Octobre	77,8	80,1	103,4	67,2	»	80,2	67,9	80,4
Novembre	81,1	78,1	107,2	72,4	»	90,9	67,4	83,1
Décembre	84,2	78	96	79,9	»	85,5	67,8	82,5
1960. — Janvier	83,8	74,1	104,7	79,4	89,9	84	69,5	82,1
Février	75	72,5	93,4	81	»	75,7	69	77,1
Mars	60,1	73,4	90,5	78,2	58,2	73	71,2	72,9
Avril	64,1	77,6	91,7	70,4	»	81,5	68,5	76,1
Mai	62,5	74,2	»	70,4	»	83,2	68,1	72,4

ANNEXE N° 27

INDICE DES AFFRÈTEMENTS NORWEGIAN SHIPPING NEWS
(Base 100, deuxième semestre 1947.)

	Avril 1960.	Mai 1960.
Affrètement au voyage.....	83,7	82,5
Affrètement à temps.....	79,8	74,3

ANNEXE N° 28

INDICES DE LA CHAMBER OF SHIPPING

Affrètements à temps.

	VAPEUR à mazout.	NAVIRES à moteur.	MOYENNES
1954. — Moyenne	68,3	75,2	71,7
1955. — Moyenne	128,9	130,8	129,8
1956. — Moyenne	175	173,5	172,9
1957. — Moyenne	116,7	105,2	120,2
1958. — Moyenne	55,2	56	55,5
1959. — Moyenne	53,9	57,3	55,6
1960. — Janvier	62,2	68,6	65,4
Février	74,5	67,7	71,1
Mars	62,2	74,3	68,2
Avril	65,6	71,9	68,8
Mai	64,6	73,6	69

ANNEXE N° 29

INDICES DES AFFRÈTEMENTS PÉTROLIERS AU VOYAGE

	U.S.M.C. = 100	S.C.A.L.E. = 100
1958. — Décembre	51,5	65,9
1959. — Janvier	49,1	62,1
Février	44,7	56,2
Mars	45,2	53,1
Avril	37,3	47,2
Mai	40,2	53,9
Juin	37,3	54,4
Juillet	43,4	52,7
Août	41,4	51,6
Septembre	41,3	50,9
Octobre	41,9	54,1
Novembre	54,4	59,2
Décembre	55,6	59,4
Moyenne.	44,3	54,6
1960. — Janvier	53,3	61,9
Février	41,9	55,6
Mars	42,5	48,2
Avril	40,7	42,1
Mai	40,1	40,8

(Norvegian Shipping News.)

ANNEXE N° 30

EVOLUTION DE L'INDICE TRIMESTRIEL DES FRETS PÉTROLIERS A. F. R. A.

1955. — 1er trimestre « Scale »	+ 12,8 %
2e trimestre « Scale »	+ 7,5 %
3e trimestre « Scale »	+ 2,2 %
4e trimestre « Scale »	+ 8,1 %
1956. — 1er trimestre « Scale »	+ 40 %
2e trimestre « Scale »	+ 47 %
3e trimestre « Scale »	+ 37,2 %
4e trimestre « Scale »	+ 41,3 %
1957. — 1er trimestre « Scale »	+ 74,8 %
2e trimestre « Scale »	+ 67,7 %
3e trimestre « Scale »	+ 31,9 %
4e trimestre « Scale »	+ 30 %
1958. — 1er trimestre « Scale »	+ 27,3 %
2e trimestre « Scale »	+ 24,6 %
3e trimestre « Scale »	+ 24,1 %
4e trimestre « Scale »	+ 21,5 %
1959. — 1er trimestre « Scale »	+ 13,9 %
2e trimestre « Scale »	+ 11,6 %

	Navires 13.500/25.000 Tdw.	Navires 25.000 Tdw et plus.
3e trimestre « Scale »	+ 9,5 %	— 4,3 %
4e trimestre « Scale »	+ 8,1 %	— 4,8 %
1960. — 1er trimestre « Scale »	+ 6,9 %	— 5,3 %
2e trimestre « Scale »	— 2,1 %	— 12,3 %

(Barème « Scale » — fret de base: pétrole brut des Antilles néerlandaises sur Royaume-Uni 32 sh 6 d la tonne).

ANNEXE N° 30 *bis*

EVOLUTION MENSUELLE DES FRETS PÉTROLIERS

USMC flat = Scale + 43,93 % basis — Aruba/London/Aruba.

Scale = 100.

MOIS	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Janvier	122,6	158,2	396,2	43,9	62,1	61,9
Février	133,5	130,2	397,3	55,9	56,2	55,6
Mars	105,9	127,4	303,9	49,3	53,1	48,2
Avril	78,3	149	145,1	39	47,2	42,1
Mai	75,9	199,8	108,9	42,1	53,9	40,8
Juin	72,6	206,5	89,4	46,3	54,4	41,1
Juillet	91,5	182,3	77,2	59,1	52,7	45,2
Août	103,8	205,3	66	65,2	51,6	
Septembre	98,5	227,3	52,5	59,2	50,9	
Octobre	108,3	254,2	54,6	66,6	54,1	
Novembre	185,2	406,1	54,1	58	59,2	
Décembre	247,7	435,4	51	65,9	59,4	

USMC/ATRS = 100.

MOIS	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Janvier	97,1	130,2	251,9	39	49,1	53,3
Février	102,1	96,6	286,8	46,3	44,7	41,9
Mars	77,4	94,3	166,3	45,7	45,2	42,5
Avril	69,5	126,2	105,9	41,2	37,3	40,7
Mai	69,1	150,7	66,3	42,3	40,2	40,1
Juin	62,6	150,4	65,5	41,7	37,3	42,3
Juillet	76,9	139,3	56,8	53	43,4	42,4
Août	73,5	147,1	49,7	51,2	41,4	
Septembre	72,8	161,4	48,1	51,3	41,3	
Octobre	74,1	168,9	46,4	50,3	41,9	
Novembre	138,3	278,5	46,1	50,8	54,4	
Décembre	204,5	306,6	43,8	51,1	55,6	

ANNEXE N° 31

CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

(Milliards de francs courants.)

	TRANSPORTS INTÉRIEURS à la zone franc.			TRANSPORTS entre la zone franc et l'étranger.			TRANSPORTS entre pays étrangers.			TOTAL		
	P. F.	N. A.	Total.	P. F.	N. A.	Total.	P. F.	N. A.	Total.	P. F.	N. A.	Total.
1954												
Pétrole	2,3	»	2,3	21,7	8,9	30,6	3,5	»	3,5	27,5	8,9	36,4
Marchandises sèches...	51,5	5,2	56,7	25,0	2,4	27,4	9,0	1,6	10,6	85,5	9,2	94,7
Total	53,8	5,2	59,0	46,7	11,3	58,0	12,5	1,6	14,1	113,0	18,1	131,1
1955												
Pétrole	2,2	»	2,2	22,2	8,1	30,3	3,7	0,6	4,3	28,1	8,7	36,8
Marchandises sèches...	59,8	7,8	67,6	31,1	3,5	34,6	16,5	3,7	20,2	107,4	15,0	122,4
Total	62,0	7,8	69,8	53,3	11,6	64,9	20,2	4,3	24,5	135,5	23,7	159,2
1956												
Pétrole	2,9	»	2,9	27,6	8,9	36,5	4,7	0,6	5,3	35,2	9,5	44,7
Marchandises sèches...	59,2	6,8	66,0	39,3	7,5	46,8	20,3	4,6	24,9	118,8	18,9	137,7
Total	62,1	6,8	68,9	66,9	16,4	83,3	25,0	5,2	30,2	154,0	28,4	182,4
1957												
Pétrole	2,7	»	2,7	46,2	19,7	65,9	9,5	0,4	9,9	58,4	20,1	78,5
Marchandises sèches...	65,4	7,7	73,1	39,5	7,9	47,4	20,0	2,7	22,7	124,9	18,3	143,2
Total	68,1	7,7	75,8	85,7	27,6	113,3	29,5	3,1	32,6	183,3	38,4	221,7
1958												
Pétrole	5,1	0,1	5,2	51,4	13,2	64,6	8,1	0,4	8,5	64,6	13,7	78,3
Marchandises sèches...	76,0	10,7	86,7	45,9	5,7	51,6	15,8	2,1	17,9	137,7	18,5	156,2
Total	81,1	10,8	91,9	97,3	18,9	116,2	23,9	2,5	26,4	202,3	32,2	234,5

P. F.: Pavillon français. — N. A.: Navires affrétés.

ANNEXE N° 32

PRIX MOYEN DES NAVIRES

	PRIX	PAR T. P. L.
	£	£ sh.
31 décembre 1949	400.000	42
31 décembre 1950	440.000	46,5
31 décembre 1951	550.000	58
31 décembre 1952	620.000	65,5
31 décembre 1953	620.000	65,5
31 décembre 1954	625.000	65,15
31 décembre 1955	690.000	72,10
31 décembre 1956	750.000	79
30 juin 1957	775.000	81,10
31 décembre 1957	795.000	83,15
30 juin 1958	800.000	84,5
31 décembre 1958	800.000	84,5
30 juin 1959	780.000	82
31 décembre 1959	745.000	78,10
30 juin 1960	755.000	79,10

ANNEXE N° 33

PRIX DES SOUTES LIQUIDES

(Prix dans les grands ports français.)

	FUEL-OIL (1) Indice.	DIESEL-OIL (2) Indice.	GAS-OIL (3) Indice.
Année 1949 (moyenne)	100	100	100
1er janvier 1950	109	113	114
1er janvier 1951	125	122	125
1er janvier 1952	156	150	148
1er janvier 1953	140	145	147
1er janvier 1954	127	137	133
1er janvier 1955	127	140	136
1er janvier 1956	142	145	138
1er janvier 1957	209	197	183
1er janvier 1958	194	185	178
1er janvier 1959	194	217	207
1er janvier 1960	178	199	191

(1) Mazout utilisé pour les chaudières des navires à vapeur.
(2) et (3) Huile diesel et gas-oil utilisés pour les moteurs des navires à combustion interne.

ANNEXE N° 34

EVOLUTION DU TONNAGE MONDIAL EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE

	CARGOS		PÉTROLIERS		PAQUEBOTS		TOTAL	
	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.	Nombre.	Tx j. b.
Janvier 1952	947	5.057.126	641	8.094.415	126	1.123.050	1.714	14.274.591
Juillet 1952	976	5.256.955	727	9.464.778	126	1.136.739	1.829	15.858.472
Janvier 1953	892	4.747.647	734	9.851.415	114	1.030.718	1.740	15.629.780
Juillet 1953	817	4.512.408	678	9.005.179	101	919.652	1.596	14.437.239
Janvier 1954	756	4.263.931	595	8.062.311	72	726.332	1.423	13.052.574
Juillet 1954	727	3.883.790	533	7.509.107	45	482.420	1.305	11.875.317
Janvier 1955	854	4.401.971	438	6.350.340	55	497.087	1.347	11.249.398
Juillet 1955	1.003	5.929.181	384	6.180.173	50	487.180	1.437	12.596.534
Janvier 1956	1.159	7.599.201	554	9.691.564	47	529.780	1.760	17.820.545
Juillet 1956	1.304	8.654.126	698	12.537.923	39	420.360	2.401	21.612.409
Janvier 1957	1.506	10.147.481	964	18.495.725	45	605.050	2.515	29.248.256
Juillet 1957	1.700	11.758.168	1.089	22.705.361	41	598.350	2.830	35.061.879
Janvier 1958	1.607	11.174.510	1.080	22.666.054	39	653.650	2.726	34.494.214
Juillet 1958	1.404	9.844.151	979	20.821.829	32	574.388	2.415	31.240.368
Janvier 1959	1.216	8.803.117	830	17.929.539	37	562.463	2.083	27.295.119
Juillet 1959	1.150	8.180.261	730	16.140.651	39	534.819	1.919	24.855.731
Janvier 1960	1.117	8.012.136	604	13.786.091	37	515.729	1.758	22.313.956

Shipbuilder's Council of America.

ANNEXE N° 35

LISTE DES ACCESSOIRES DE SOLDES POUVANT ÊTRE ACCORDÉS AUX OFFICIERS ET MARINS

En supplément des salaires proprement dits, les officiers et marins perçoivent :

1° *Au titre des heures supplémentaires.*

Pour les officiers une prime forfaitaire (généralement 25 p. 100) payée quelle que soit leur position (navigation, congé).

Pour les subalternes une indemnité d'heure supplémentaire est perçue en compensation de travaux effectués en dehors des horaires réglementaires.

Une partie de ces heures est d'ailleurs consacrée à l'entretien qui, sur les navires français, est confié d'une façon plus poussée à l'équipage.

De sorte que toute comparaison au sujet des heures supplémentaires s'avère extrêmement délicate entre les différents pavillons. Sous toutes ces réserves, nous croyons possible de publier ci-dessous quelques chiffres extraits de la direction des gens de mer, datant de 1959, qui ont été publiés dans *Le Marin* du 19 août 1960 et ont donné lieu depuis à diverses contestations de la part des représentants du personnel.

Précisons donc, avec l'auteur de l'article, qu'il ne s'agit que de moyennes.

Pour l'année considérée (1959) sont venus s'ajouter — en moyenne — aux huit heures de travail normal :

1) Pour les équipages de navires à passagers, 3 heures supplémentaires quotidiennes et 38 minutes, également quotidiennes, d'allocation spéciale ;

2) Pour les cargos, 2 h. 42 d'heures supplémentaires et 0 h. 52 d'allocation spéciale ;

3) Pour les cargos à pondéreux, 2 h. 26 d'heures supplémentaires et 0 h. 18 d'allocation spéciale ;

4) Pour les bananiers, 2 h. 50 d'heures supplémentaires et 0 h. 49 d'allocation spéciale ;

5) Pour les pétroliers, 3 h. 14 d'heures supplémentaires et 0 h. 29 d'allocation spéciale.

Dès que l'on entre dans le détail des travaux par services, on trouve des différences très sensibles. Elles apparaissent dans le tableau suivant :

	PONT		MACHINE		SERVICE général.	
	H. S.	A. S.	H. S.	A. S.	H. S.	A. S.
Navires à passagers	2,43	1, 1	2,13	1, 4	3,19	0,25
Cargos au long cours	2,20	0,42	1,55	0,32	3,38	0, 6
Cargos cabotage	2,39	1,13	2,10	0,52	3,33	0,11
Cargos pondéreux	2,16	0,30	2,17	0,17	3	
Bananiers	2,57	1, 1	2,24	1, 8	3,22	
Pétroliers au long cours	3, 5	0,31	2,49	0,39	3,45	
Pétroliers caboteurs	4,15	0,50	3,40	1, 9	4, 6	

Mais on trouve d'autres anomalies plus graves.

Ainsi, la différence mensuelle entre rémunérations supplémentaires exprimées en francs légers au taux des salaires de base valables en 1959 est :

1° De 13.900 francs entre l'homme du pont embarqué sur un navire à passagers armé à Marseille et celui armé dans le Nord, effectuant le même service sur la côte d'Afrique ;

De 19.100 francs entre les hommes de la machine des mêmes navires ;

De 6.800 francs entre les hommes du service général.

2° De 10.100 francs entre les hommes du pont, respectivement embarqués sur deux cargos de côte d'Afrique, l'un armé à Marseille, l'autre au Havre ;

De 16.200 francs entre les hommes de la machine des mêmes navires ;

De 3.100 francs, mais, cette fois en faveur du Nord, entre les agents du service général de ces mêmes navires.

Le tableau du montant des rémunérations supplémentaires relevées pour les navires de charge en 1959 figure ci-dessous.

	RÉMUNÉRATIONS supplémentaires (cargos).		
	Pont.	Machine.	Service général.
Marseille C. O. A.	30.000	32.400	26.200
Atlantique C. O. A.	19.900	16.200	29.300
Marseille U. S. A.	20.700	24.500	26.800
Atlantique U. S. A.	21.900	20.400	29.100
Atlantique Amérique du Sud	12.100	11.500	19.300
Atlantique océan Indien	22.600	19.100	29.300
Atlantique Extrême Orient	17.900	13.200	30.200
Atlantique Pacifique Sud	24.400	21.200	27.200
Grand Tramping	22.800	25.500	31.200
Marseille A. F. N.	33.400	28.200	24.300
Atlantique A. F. N.	31.600	26.900	24.800
Marseille Proche Orient	34.700	34.600	33.000
Marseille ports du Nord	28.400	30.000	29.400
Atlantique ports du Nord	22.600	27.900	29.900
Caboteurs pondéreux	17.400	17.000	20.800
Bananiers :			
Atlantique C. O. A.	23.300	17.000	29.200
Méditerranée C. O. A.	37.500	36.800	29.400
Atlantique Antilles	21.600	20.900	24.200

Le personnel subalterne ne touche ces indemnités qu'au large.

La rémunération des marins en congé est calculée sur le salaire brut assorti d'un nombre variable, mais très restreint d'heures supplémentaires forfaitaires.

2° *Les primes diverses.*

Outre les heures supplémentaires, marins et officiers peuvent — dans certains cas — bénéficier de primes dont l'attribution dépend à la fois des compagnies et de certaines conditions personnelles.

A titre purement indicatif, citons :

Pour les subalternes :

— la prime de navigation sous des latitudes réputées pénibles ;
— les primes d'entretien ;
— les indemnités dites de « salissure » versées aux agents du service général ;
— les primes pour restauration versées sur certains salaires,

et éventuellement des suppléments aux spécialistes (foyer, charpentier, timonier).

Pour les officiers : les primes sont plus nombreuses. Citons :
— les primes d'équipement (tenue, perte d'équipement) ;
— les primes de navigation (latitudes pénibles, croisières [pour les navires à passagers], longs séjours à la mer, naufrage, prime de redoublement, etc.).
— les primes de capacité (prime de fidélité, prime de gestion, prime d'exploitation, prime de fin d'année, prime de fin de carrière, prime de bonifications d'ancienneté de compagnie, prime de gestion des vivres, prime de bonne arrivée [pour les bananes]) ;
— les primes de travaux spéciaux (service à deux quarts, transport d'animaux ou de denrées dangereuses, allocations d'arrimage, supplément pour navires à passagers, remises pour location de chaises de pont, sur les fournitures de tabac ou de vins, auxquelles s'ajoutent dans certains cas des indemnités spéciales ; supplément d'embarquement pour les officiers supérieurs, frais de déplacement, perte au change, décès et supplément familial).

ANNEXE N° 36

NAVIRES ÉTRANGERS AFFRÉTÉS AU 1er SEPTEMBRE 1960

Récapitulation.

LIGNES	PAQUEBOTS et mixtes.	CARGOS	BANANIERS	TOTAL	J. B.	P. L.
					Tonnes.	Tonnes.
Amérique du Nord	»	10	»	10	52.078	81.383
Grands lacs/Venezuela	»	1	»	1	4.455	6.063
Amérique du Sud	»	2	»	2	7.415	10.197
Golfe du Mexique	»	9	»	9	40.354	59.295
Extrême-Orient	»	1	»	1	3.434	4.852
Grands lacs	»	13	»	13	37.733	60.679
Australie/Nouvelle-Calédonie	2	1	»	3	24.427	18.310
Madagascar/La Réunion	»	1	»	1	5.818	9.980
Proche-Orient	»	1	»	1	2.032	3.600
Expéditions polaires P.-E. Victor	»	1	»	1	592	600
Tramping	»	4	»	4	19.848	26.600
Grandes Antilles/Caraïbes	»	4	»	4	29.062	45.280
C. O. A.	»	(a) 14	»	14	29.382	45.642
Antilles (bananiers)	»	»	9	9	33.102	30.490
	2	62	9	73	289.732	402.881

(a) Dont 2 tankers à huile.

Navires étrangers affrétés.

Les navires marqués d'un astérisque (*) ont été affrétés depuis la liste du 1er juin 1960.

NAVIRES	PAVILLON	TYPE	T. J. B.	T. P. L.	AFFRÉTEMENT	DÉBUT	FIN	OBSERVATIONS
					Amérique du Nord.			
1 *Aase-Nielsen*	Danois.	Cargo.	3.193	4.500	F. F.	5 juillet 1959 5 janvier 1960 5 juillet 1960	5 janv. 1960 5 juillet 1960 5 janv. 1961	T. C. 6 m. + 6 m. + 6 m.
2 *Agioi-Victores*	Libérien.	Cargo.	7.176	10.850	C.G.T./C.A.T.	2 déc. 1957	10 sept. 1960	T. C. 3 ans environ.
3 *Allobrogia*	Suisse.	Cargo.	6.205	9.565	F. F.	10 déc. 1958 10 sept. 1959 10 avril 1960	10 sept. 1959 10 avril 1960 10 janv. 1961	T. C. 9 m. + 7 m. + 3 v. A/R.
4 *Annunciada*	Suisse.	Cargo.	6.370	9.320	F. F.	15 janv. 1959 15 oct. 1959 15 mai 1960	15 oct. 1959 15 mai 1960 10 fév. 1961	T. C. 9 m. + 7 m. + 2 v., opt. 1 v.
5 *August-Bolten*	Libérien.	Cargo.	2.673	5.100	F. F.	15 janv. 1959	Janvier 1964	T. C. 5 ans.
6 *Caracas*	Libérien.	Cargo.	5.680	9.450	F. F.	5 oct. 1959 5 avril 1960 5 oct. 1960	5 avril 1960 5 oct. 1960 5 avril 1961	T. C. 6 m. + 6 m. + 6 m.
7 *Cormorant*	Libérien.	Cargo.	7.247	10.878	C.G.T./C.A.T.	15 oct. 1957	10 sept. 1960	T. C. 3 ans.
8 *Okeanoporos*	Libérien.	Cargo.	7.293	10.950	C.G.T./C.A.T.	15 fév. 1958	15 nov. 1960	T. C. 3 ans.
9 *San-Sebastiano*	Libérien.	Cargo.	3.578	5.670	C. G. T.	25 avril 1960 5 juillet 1960	5 juillet 1960 5 nov. 1960	1 v. A/R + 1 v. A/R.
10 *Tampico*	Allemand.	Cargo.	2.663	5.100	F. F.	20 déc. 1958	Décemb. 1963	T. C. 5 ans.
			52.078	81.383				
Prévisions:								
Darin-Bornhofen	Allemand.	Cargo.	5.098	6.110	C. G. T.	Fin sept.	31 déc. 1960	1 v. A/R.

NAVIRES	PAVILLON	TYPE	T. J. B.	T. P. L.	AFFRÈTEMENT	DÉBUT	FIN	OBSERVATIONS
Grands lacs. — Venezuela.								
Gloria	Allemand.	Cargo.	4.455	6.063	C. G. T.	15 mars 1960	5 nov. 1960	1 v. aller + 2 ou 3 v. A/R. + 1 v. A/R.
Amérique du Sud.								
1 *El-Gaucho*	Argentin.	Cargo.	6.917	9.567	Dreyfus.	4 juillet 1959 4 janv. 1960	4 janv. 1960 4 janv. 1961	T. C. 6 m. + Un an.
2 *Karitind* (*).....	Norvégien.	Cargo frigo.	498	540	SOVETCO	10 août 1960	10 nov. 1960	T. C. 3 mois.
			7.415	10.107				
Golfe du Mexique.								
1 *Algol*	Allemand.	Cargo.	2.227	4.325	C. G. T.	Déb. sept. 59 Déb. av. 60 Déb. août 60 Déb. oct. 60	Déb. av. 60 Déb. août 60 Déb. oct. 60 Déb. déc. 60	1 v. A/R + 2 v. A/R + 1 v. A/R + 1 v. A/R.
2 *Aries*	Allemand.	Cargo.	2.332	4.325	C. G. T.	Déb. oct. 59 Mars 1960 Août 1960	Mars 1960 Août 1960 Sept. 1960	1 v. A/R + 1 v. A/R + 1 v. A/R.
3 *Elbe*	Allemand.	Cargo.	3.863	5.767	C. G. T.	10 avril 1960	Fin 1960	4 v. A/R.
4 *Evernaas* (*).....	Norvégien.	Cargo.	7.476	9.370	F. F.	10 août 1960	Janvier 1961	2 v. A/R.
5 *Marie-Nuebel* (*).....	Allemand.	Cargo.	4.760	6.000	C. G. T.	20 juin 1960	Fin oct. 1960	2 v. A/R.
6 *Natal*	Panaméen.	Cargo.	4.046	7.100	F. F.	20 juillet 1960	Décemb. 1960	T. C. 6 mois.
7 *Steindamm*	Allemand.	Cargo.	4.859	7.015	C. G. T.	9 avril 1960 12 juillet 1960	12 juillet 1960 12 sept. 1960	1 v. A/R + 1 v. A/R.
8 *Sygna*	Norvégien.	Cargo.	5.212	7.984	C. G. T.	18 mars 1960	15 sept. 1960	2 v. A/R.
9 *Westbay*	Britannique.	Cargo.	5.579	7.409	C. G. T.	10 mars 1960	17 sept. 1960	2 v. A/R.
			40.354	59.295				
Extrême-Orient.								
4 *Michael-Hebsen* (*)....	Danois.	Cargo.	3.434	4.852	M. M.	20 juillet 1960 Novemb. 1960	Déb. nov. 60 Fin janv. 61	T. C. 3 m. + 2 mois.
Grands lacs.								
1 *Alstertal*	Allemand.	Cargo.	2.616	4.587	C. G. T.	15 déc. 1959	Fin 1960	3 à 4 v. A/R.
2 *Beate-Bolten*	Allemand.	Cargo.	3.949	5.535	F. F.	10 mai 1960	Fin déc. 1960	3 à 4 v. A/R.
3 *Billetal*	Allemand.	Cargo.	2.536	4.597	C. G. T.	25 mars 1960	Fin 1960	3 v. A/R.
4 *Christiane-Schulte*	Allemand.	Cargo.	2.197	3.200	Goldschmidt.	15 mars 1960 15 juin 1960	15 juin 1960 15 déc. 1960	T. C. 3 m. + 3 mois.
5 *Clio*	Allemand.	Cargo.	3.149	4.600	C. G. T.	15 nov. 1959	Fin 1960	3 à 4 v. A/R.
6 *Elisabeth-Borhhofen* (*).	Allemand.	Cargo.	2.350	4.575	C. G. T.	5 mars 1960	Fin 1960	2 v. A/R.
7 *Heinrich-Udo-Schulte*...	Allemand.	Cargo.	1.998	3.000	Goldschmidt.	25 fév. 1960 25 mai 1960	25 mai 1960 25 août 1960	T. C. 3 m. + 3 mois.
8 *Labrador*	Panaméen.	Cargo.	1.497	2.717	F. F.	25 janv. 1956	1961	T. C. 5 ans.
9 *Miami*	Panaméen.	Cargo.	7.204	10.370	F. F.	24 fév. 1960	Décemb. 1960	4 v. A/R.
10 *Michigan*	Panaméen.	Cargo.	1.393	2.625	F. F.	Juin 1956	1961	T. C. 5 ans.
11 *Nigella*	Suédois.	Cargo.	3 260	6.018	C. G. T.	14 mai 1960	Novemb. 1960	3 v. A/R.
12 *Werratal*	Allemand.	Cargo.	2.616	4.610	C. G. T.	10 déc. 1959	Fin 1960	3 à 4 v. A/R.
			34.765	56.434				
12 *Waldeck* (*).....	Allemand.	Cargo.	2.968	4.245	F. F.	30 août 1960	Fin 1960	1 v. A/R.
			37.733	60.679				

NAVIRES	PAVILLON	TYPE	T. J. B.	T. P. L.	AFFRÈTEMENT	DÉBUT	FIN	OBSERVATIONS
				Australie—Nouvelle-Calédonie.				
Eastern-Queen (*)	Britannique.	Paquebot.	8.644	2.500	M. M.	25 août 1960	30 nov. 1960	T. C. 3 mois, opt. de prolonger l'affrèt. jusqu'à fin juin 1961.
2 *Hudson-Deep*	Britannique.	Cargo.	6.198	7.810	Le Nickel.	20 janv. 1960	Janvier 1961	T. C. 1 an.
3 *Mellanesien*	Italien.	Paquebot.	9.585	8.000	M. M.	15 déc. 1957	Fin 1961	T. C. 1 an + 1 an + 1 an.
			24.427	18.310				
				Madagascar—La Réunion.				
Ramon-de-Larrinaga (*)	Britannique.	Cargo.	5.818	9.980	N. C. H. P.	11 juillet 1960	Fin oct. 1960	v. A/R.
				Proche-Orient.				
1 *Otta*	Norvégien.	Cargo.	2.032	3.600	Daher.	15 juin 1960 15 sept. 1960	15 sept. 1960 15 déc. 1960	T. C. 3 mois + 3 mois.
				Mer Rouge.				
Prévisions:								
1 *Rigi* (*)	Suisse.	Cargo.	6.160	10.000	Delmas.	29 sept. 1960	Fin 1960	1 v. A/R.
				Expéditions polaires françaises. — P.-E. Victor.				
Norsel	Norvégien.	Cargo.	592	600	P.-E. Victor.	16 oct. 1959	Avril 1960	T. C. 5 à 6 m. + opt. campagne pendant: 1960/61, 1961/62.
				Tramping.				
1 *Alkes*	Hollandais.	Cargo.	6.735	9.270	C. T. C.	11 fév. 1960	Fin nov. 1960	2 voyages.
2 *Angelica-Schulte*	Allemand.	Cargo.	1.996	3.280	Goldschmidt.	16 mai 1960 16 août 1960	16 août 1960 16 nov. 1960	T. C. 3 mois.* 3 mois.
3 *Genève*	Suisse.	Cargo.	9.200	10.750	C. T. C.	25 avril 1960	15 déc. 1960	2 voyages.
4 *Tinsdal* (*)	Allemand.	Cargo.	1.917	3.300	S. N. A. C.	27 juin 1960 4 août 1960 18 sept. 1960	4 août 1960 18 sept. 1960 4 nov. 1960	T. C. 30 à 45 js. + 30 à 45 js. + 30 à 45 js.
			19.848	26.600				
Prévisions:								
El Priorato	Espagnol.	Cargo.	2.464	9.300	Goldschmidt.	Fin sept.	Fin déc. 1960	T. C. 3 m. + opt. 3 m. + 3 mois.
				Grandes Antilles—Caraïbes.				
1 *Ariana*	Suisse.	Cargo.	7.320	13.000	S. G. T. M.	25 nov. 1959 25 mai 1960 25 nov. 1960	25 mai 1690 25 nov. 1960 25 mai 1961	T. C. 6 m. + 6 m. + 6 m.
2 *Hornbelt*	Allemand.	Cargo.	9.017	12.940	C. G. T.	Janvier 1959 Janvier 1960	Janvier 1960 Janvier 1961	T. C. 1 an + 1 an.
3 *Hornsee*	Allemand.	Cargo.	9.017	12.940	C. G. T.	Mai 1959 Mai 1960	Mai 1960 Mai 1961	T. C. 1 an + 1 an.
4 *Othem* (*)	Suédois.	Cargo.	3.708	6.400	C. G. T.	20 juillet 1960	3 sept. 1960	1 v. aller.
			29.062	45.280				

NAVIRES	PAVILLON	TYPE	T. J. B.	T. P. L.	AFFRÈTEMENT	DÉBUT	FIN	OBSERVATIONS
				C. O. A.				
1 *Acapulco*	Panaméen.	Cargo.	4.992	7.225	F. F.	Déb. novem.	Février 1961	T. C. 6 m. + 6 m, + 1 an + opt. 1 an.
2 *Alsterdamm*	Allemand.	Cargo.	857	1.160	S. O. D. E. C.	21 mai 1960	15 oct. 1960	4 v. c.
3 *Alsterpark* (*).....	Allemand.	Cargo.	874	1.160	S. O. D. E. C.	8 août 1960	Mi-déc. 1960	T. C. 3 v. opt. 1 v. supplém.
4 *Argo* (*).....	Suédois.	Cargo.	1.845	3.400	Société médit. transport.	20 juillet 1960	20 oct. 1960	T. C. 3 m. à 4 m.
5 *Atlanta* (*).....	Allemand.	Cargo.	994	1.793	S. O. D. E. C.	15 août 1950	15 nov. 1960	T. C. 3 m. + 3 m.
6 *Casamance*	Hollandais.	Cargo.	2.170	3.200	Delmas.	4 avril 1957 29 juin 1960 29 juin 1960 29 sept. 1960	29 mars 1960 29 juin 1960 29 sept. 1960 29 déc. 1960	T. C. 3 ans + 3 m. + 3 m. + 3 m.
7 *Ernest-Schroeder*	Allemand.	Cargo.	2.167	3.800	F. F.	5 déc. 1958	Juin 1959	T. C. 6 m. + 6 m. + 3 v. A/R + 6 mois.
8 *Hochkamp*	Allemand.	Cargo.	1.918	3.774	Paquet.	5 août 1960	Novemb. 1960	T. C. 3 m. + 3 m.
9 *Julin*	Allemand.	Cargo.	854	1.200	S. O. D. E. C.	29 mai 1960	15 sept. 1960	T. C. 6 m.
10 *Mimer*	Norvégien.	Cargo.	2.800	5.900	F. F.	25 juin 1959 25 déc. 1959 25 juin 1960	25 déc. 1959 25 juin 1960 25 déc. 1960	T. C. 6 m. + 6 m. + 6 m.
11 *Reina*	Allemand.	Cargo.	3.888	6.700	F. F.	20 nov. 1959 20 mai 1960	20 mai 1960 20 nov. 1960	T. C. 6 m. + 6 m.
12 *Saloum*	Hollandais.	Cargo.	2.170	3.200	Delmas.	1er oct. 1959 1er janv. 1960 1er avril 1960 1er juil. 1960	1er janv. 1960 1er avril 1960 1er juil. 1960 1er oct. 1960	T. C. 3 m. + 3 m. + 3 m. + 3 m.
			25.529	42.712				
				C. O. A. — Tankers à huile.				
1 *Senegal*	Hollandais.	Tanker.	1.870	2.200	Delmas.	Avril 1960	Octobre 1960	T. C. 6 mois.
2 *Wevan*	Norvégien.	Tanker.	1.983	2.730	Delmas.	1er fév. 1960 1er juil. 1960	1er juil 1960 Fin sept. 1960	T. C. 6 m. + 2 v. opt. un 3e voyage.
			3.853	2.930				
Total général C.O.A...			29.382	45.642				
				Bananiers. — Antilles.				
1 *Arctic-Ocean*	Suédois.	Bananier.	3.817	4.100	C. G. T.	Mars 1960	23 sept. 1960	T. C. 6 mois.
2 *Buccanero*	Suédois.	Bananier.	4.058	4.200	C. G. T.	25 nov 1959 19 fév. 1960 25 sept. 1960	19 fév. 1960 25 sept. 1960 25 déc. 1960	T. C. 3 m. + 4 m. + 3 m. + 3 m.
3 *Coolaroe*	Suédois.	Bananier.	5.775	5.700	C. G. T.	10 juin 1960	15 mars 1961	T. C. 9 mois.
4 *Horn-Bay*	Allemand.	Bananier.	2.860	1.150	C. G. T.	8 sept. 1955	8 sept. 1961	T. C. 1 an + 1 an + 1 an + 1 an + 1 an + 1 an.
5 *Horn-Cap*	Allemand.	Bananier.	2.860	1.150	C. G. T.	3 juin 1955	3 juin 1961	T. C. 1 an + 1 an + 1 an + 1 an + 1 an.
6 *Horn-Deich*	Allemand.	Bananier.	3.357	3.500	C. G. T.	Avril 1960	Avril 1961	T. C. 1 an.
7 *Horn-Koog*	Allemand.	Bananier.	3.457	3.500	C. G. T.	Décemb. 1959	Décemb. 1960	T. C. 1 an.
8 *Sandhamn* (*).....	Suédois.	Bananier.	3.201	3.090	C. G. T.	25 fév. 1960 25 juin 1960 25 sept. 1960	25 juin 1960 25 sept. 1960 Fin déc. 1960	T. C. 4 m. + 3 m. + 3 m.
9 *Silver-Ocean*	Suédois.	Bananier.	3.817	4.100	C. G. T.	18 fév. 1960 18 août 1960	18 août 1960 18 nov. 1960	T. C. 6 m. + 3 mois.
			33.102	30.490				

ANNEXE N° 37

COMPARAISON ENTRE LES CONGÉS DANS LA MARINE MARCHANDE ET LES INDUSTRIES A TERRE

Source : Comité des armateurs.

Le comité des armateurs indique qu'aux termes de la législation sociale, un ouvrier à terre acquiert un congé légal d'une durée d'un jour et demi après vingt-quatre jours de travail. Il bénéficie, en outre, de ses repos dominicaux. La législation maritime accorde deux jours et demi de congé pour trente jours d'embarquement. Il en résulte que pour vingt-quatre jours de travail, le marin aura acquis $2{,}5 \times \frac{24}{30} = 2$ jours de congé légal, soit 33,3 p. 100 de plus que l'ouvrier de terre.

D'autre part, il a droit, au titre de ses repos hebdomadaires pour cette même période de travail, à $\frac{24}{6} = 4$ jours de repos hebdomadaires dont il profite en nature et qui sont de plus rémunérés. Dans l'hypothèse où un marin aurait dû bénéficier au cours d'une période de 30 jours de tous ses repos hebdomadaires (5 repos), il aurait travaillé réellement 25 jours et continuerait à avoir droit à 2 jours et demi de congé légal ; dans ce cas, l'avantage du marin, par rapport à l'ouvrier de terre, est de $\frac{2{,}5 - 1{,}5}{1{,}5} = 66$ %.

ANNEXE N° 38

COMPARAISON DES CHARGES SOCIALES DE L'ARMEMENT ET DES INDUSTRIES A TERRE

Source : Comité des armateurs.

Charges de l'armement.	
Officier :	
Salaire réel moyen	1.650.000
Salaire forfaitaire moyen	1.188.000
Subalterne :	
Salaire réel moyen	720.000
Salaire forfaitaire moyen	528.000
Soit, en moyenne, en considérant que les officiers représentent un quart des effectifs et les subalternes trois quarts :	
Salaire réel moyen	952.500
Salaire forfaitaire moyen	693.000
Les charges de l'armateur sont :	
Invalides : 19,75 % de 693.000	136.868
Règle des quatre mois : 7 % de 693.000	48.510
Allocations familiales : 14,25 % de 660.000	94.050
	279.428

Charges d'une industrie identique à terre.	
Cadre (salaire réel moyen)	1.650.000
Ouvrier (salaire réel moyen)	720.000
Soit, en adoptant la même répartition des catégories de personnel :	
Salaire réel moyen	952.500
Les charges à terre sont :	
Sécurité sociale : 12,40 % de 660.000	82.500
Accidents de travail : 3 % de 660.000	19.800
Allocations familiales : 14,25 % de 660.000	94.050
	196.350

Lorsque l'employeur à terre paie 100 F de charges sociales, l'armateur paie :

$\frac{279.428}{196.350} = 142{,}3$ F de charges sociales,

ce qui revient à dire que la surcharge de l'armement est de 42,3 % des charges sociales.

Si l'on fait le rapport des charges et des salaires, la surcharge de l'armateur est de :

$\frac{279.428 - 196.350}{952.500} = 8{,}7$ F pour 100 F de salaires versés.

Toutefois, il y a lieu de noter que dans nombre d'industries, les cadres, et souvent le personnel subalterne, bénéficient de retraites complémentaires. Ce cas n'est pas général, puisque on compte qu'il n'y a que 4 millions d'ouvriers qui bénéficient de cet avantage.

Dans un souci d'objectivité et en se plaçant dans une situation extrêmement défavorable, si on refait le calcul précédent en attribuant à tous les cadres une retraite complémentaire pour laquelle la contribution patronale est de 8,50 p. 100 sur la tranche de salaire supérieure au plafond de la sécurité sociale et de 2 p. 100 sur l'intégralité des salaires de tout le personnel subalterne maritime, la surcharge diminue sensiblement puisque de 42,3 p. 100 elle n'est plus que de 22,5 p. 100 des charges sociales.

NOTA. — Pour les cadres, la contribution patronale est de l'ordre de 8,5 p. 100 sur la tranche de salaire supérieure au plafond sécurité sociale, soit dans le cas envisagé sur 1.650.000—660.000 = 990.000 et $\frac{8{,}5 \times 990.000}{100} = 84.150$.

Pour le reste du personnel, la contribution patronale peut être en grande moyenne évaluée à 2 p. 100 sur la totalité des salaires, soit 720.000 dans le cas considéré, et la charge résultante est : $\frac{2 \times 720.000}{100} = 14.400$

en conservant la répartition de 25 p. 100 de cadres et 75 p. 100 de personnel subalterne, la charge patronale moyenne est de :

$$(84.150 \times 0{,}25) + 14.400 \times 0{,}75 = 31.838$$

et les charges s'élèvent au total à :

196.350 (Sécurité sociale)
31.838 (retraite complémentaire).

228.188

Dans ce cas, lorsque l'employeur à terre paie 100 F de charges, l'armateur en paie : $\frac{279.428}{228.188} = 122{,}5$ F.

Si l'on rapporte ces charges aux salaires la surcharge de l'armateur est de : $\frac{279.428 - 228.188}{952.500} = 5{,}37$ F.

pour 100 F par rapport aux industries de terre où le personnel bénéficie de retraites complémentaires.

2. Avis adopté par le Conseil économique et social, au cours de sa séance du 26 octobre 1960, sur les perspectives d'utilisation de la flotte marchande française.

Le Conseil économique et social,

S'étant saisi le 23 mai 1960 de l'étude des perspectives d'utilisation de la flotte marchande française, a confié le soin d'élaborer un avis à la section des transports et du tourisme qui a nommé M. Georges Le Hénaff rapporteur.

Il considère qu'il convient de formuler un certain nombre de propositions en s'inspirant des observations suivantes :

La situation politique, économique et géographique de la France lui fait une obligation de posséder une marine marchande adaptée lui permettant d'assurer les transports essentiels à son commerce extérieur et de préserver son indépendance en matière de transports maritimes.

L'effort important réalisé par l'Etat et l'armement depuis la fin de la guerre a permis d'atteindre partiellement cet objectif :

— d'une part par la construction d'une flotte moderne et d'un tonnage plus élevé que celui d'avant-guerre ;

— d'autre part par une reconversion rendue nécessaire par l'évolution des trafics (notamment le trafic pétrolier) ;

— enfin par l'adaptation de nos activités maritimes aux modifications intervenues dans les échanges mondiaux du fait de l'évolution politique, économique et sociale de certains pays.

Mais il convient de poursuivre cet effort pour maintenir la présence d'une flotte française compétitive sur les trafics vitaux.

La crise mondiale actuelle des transports maritimes crée entre l'armement français et la grande majorité des armements étrangers, une compétition encore plus sévère du fait d'une part de l'existence de pratiques déloyales découlant de l'utilisation de navires sous pavillons de complaisance, et d'autre part (1) de législations internes financières, fiscales et sociales, et des aides directes ou indirectes apportées par certains Etats à leur flotte marchande.

Les modifications de structures politiques d'un certain nombre de pays de l'ex-Union française peuvent bouleverser les trafics entre eux et la France (2).

La création, sous leur pavillon de flottes d'Etat ou privées dans ces pays ayant accédé récemment à l'indépendance posera vraisemblablement un problème de tonnage et de reconversion des structures de lignes.

Le rapprochement des sources de production pétrolière (Sahara - Libye) imposera une adaptation de la flotte pétrolière française tant en caractéristiques qu'en tonnage.

Dans l'hypothèse d'une stabilité des échanges commerciaux, une éventuelle incorporation des transports maritimes dans le Marché commun, toujours possible, réduirait l'activité de l'armement français sur les trafics actuellement protégés par le monopole de pavillon (3).

Le développement rapide du transport aérien affectera l'avenir du paquebot sur un certain nombre de relations. Mais, par contre, le développement de croisières touristiques et l'adaptation du paquebot au tourisme moderne peuvent être des éléments favorables aux transports maritimes des passagers.

Les sujétions de la profession et la nécessité de maintenir à la disposition de celle-ci un personnel qualifié imposent une législation sociale particulière en faveur des marins.

Emet l'avis :

Que dans le cadre des perspectives économiques et politiques mondiales, le Gouvernement définisse une politique à long terme de ses transports maritimes qui tiendrait compte des problèmes généraux et permanents et des problèmes spécifiques de notre marine marchande ;

Qu'en fonction des bouleversements politiques et économiques et de la crise actuelle des mesures immédiates soient prises pour maintenir la marine marchande française compétitive et lui permettre de participer normalement aux transports maritimes mondiaux (1) ;

Que, pour atteindre ces objectifs, trois conditions doivent être remplies :

a) Avoir en ligne une flotte moderne adaptée aux trafics ;

b) Pouvoir exploiter les navires dans des conditions identiques à celles des pays de traditions maritimes (2) ;

c) S'adapter rapidement aux évolutions économiques dans le monde ;

En ce qui concerne la flotte :

Que le programme de renouvellement des paquebots devra tenir compte du développement des transports aériens, de l'évolution de la conjoncture et des impératifs du tourisme moderne ;

Que la flotte pétrolière qui présente actuellement un excédent de tonnage n'a pas besoin d'être développée, mais adaptée aux trafics nouveaux ;

Que la flotte « cargos » n'est pas saturée, mais qu'il y a lieu de tenir compte de l'excédent de tonnage mondial dans les programmes futurs ;

Que l'effort dans ce secteur a déjà été réalisé en partie (minéraliers, bananiers) mais qu'il conviendra de le poursuivre en fonction des perspectives de développement des productions, de leur destination et de l'utilisation rationnelle des navires (3 et 4) ;

Que, par contre, les navires de transition ou hors d'âge (T 2 et liberty-ship) devront progressivement être retirés de la flotte par vente à la démolition.

En ce qui concerne l'exploitation de la flotte :

Que, dans une industrie soumise à une vive concurrence internationale, une concentration des moyens est souhaitable pour éviter la surabondance de tonnage offert, une trop grande

(1) Ce texte résulte de l'adoption d'un amendement à main levée. Le texte initial était :
« III. — La crise mondiale actuelle des transports maritimes crée entre l'armement français et la grande majorité des armements étrangers, une compétition encore plus sévère du fait des législations internes financières, fiscales et sociales, et des aides directes ou indirectes apportées par certains Etats à leur flotte marchande. »

(2) Un amendement tendant à remplacer « peuvent bouleverser » par « bouleverseront » a été repoussé à main levée.

(3) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement tendant à ajouter après « actuellement protégés » les mots « par le monopole de pavillon ».

(1) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était :
« Qu'en fonction des bouleversements politiques et économiques et de la crise actuelle des mesures immédiates soient prises pour maintenir la marine marchande française compétitive et lui permettre de participer normalement aux transports maritimes de notre commerce extérieur ».

(2) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était « pouvoir exploiter les navires dans des conditions identiques à celles des concurrents ».

(3 et 4) Ce texte résulte de l'adoption à main levée de deux amendements. Le texte initial était :
« Que l'effort dans ce secteur a déjà été réalisé en partie (minéraliers, gros porteurs, bananiers), mais qu'il conviendra de suivre de très près les perspectives de développement des productions et leur destination lors de l'élaboration des programmes de construction. »

fréquence des horaires et une concurrence entre nationaux toujours nuisible. Il conviendrait donc d'inviter les armements placés dans cette position à conclure des concentrations d'entreprises sur les secteurs géographiques ainsi désservis.

Qu'il y a lieu de considérer que les restrictions apportées à l'autofinancement pendant la période de crise actuelle et les difficultés rencontrées par l'armement pour procéder à des augmentations de capital nécessitent que les emprunts revêtent la forme la mieux adaptée à la nature des besoins pour lesquels ils ont été consentis et que les emprunts à moyen terme déjà réalisés soient relayés dans une proportion convenable, par le long terme ;

Qu'en vue de faciliter l'accession au long terme un crédit maritime soit organisé (1) ;

Que les charges d'exploitation de l'armement français, bien qu'il soit malaisé de les comparer avec celles de ses concurrents étrangers, apparaissent cependant comme constituant un handicap relativement lourd à supporter. Il convient de les alléger dans les domaines où elles proviennent de l'application de la législation et de la réglementation particulières à la marine marchande, et notamment par l'allégement partiel par remboursement budgétaire des sujétions résultant de l'obligation faite aux armateurs, en application des articles 79 à 86 du code du travail maritime, de prendre en charge pendant les quatre premiers mois les marins victimes d'accidents du travail et de maladies survenues en cours de navigation. Les allégements qui apparaîtraient justifiés après étude approfondie ne devraient pas, en tout état de cause, porter atteinte aux avantages de toutes natures acquis par le personnel navigant (2), (3), (4), (5).

Que l'exonération de l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires consentie aux industries françaises qui utilisent du personnel français hors de la métropole soit étendue à l'armement qui remplit les mêmes conditions (6).

Que le régime spécial de sécurité sociale des marins soit intégralement maintenu pour tenir compte des sujétions très particulières de la profession, et maintenir en place le personnel qualifié (7).

Qu'il convient de recommander à l'administration de la marine marchande de prendre toutes dispositions, d'une part pour que sa réglementation particulière relative aux conditions d'engagement et à l'organisation, l'hygiène et la sécurité du travail, soit au moins équivalente à celle en vigueur dans les industries terrestres, et d'autre part pour que cette réglementation soit effectivement appliquée, notamment lorsqu'elle correspond à des normes définies par des conventions internationales telles que celles de la convention n° 93 s'opposant au recours continu aux heures supplémentaires et tendant d'en restreindre autant que possible le nombre, par la fixation d'effectifs suffisants qualitativement et quantitativement (1) ;

En ce qui concerne l'exploitation commerciale et l'adaptation de la flotte aux trafics :

Que le Gouvernement prenne l'initiative de susciter une conférence internationale au sein de laquelle seront représentées les organisations professionnelles maritimes patronales et de salariés en vue de procéder à une étude comparative des charges d'exploitation des armements des différents pays et tendre à l'assainissement de l'exploitation par la suppression des pratiques déloyales et l'harmonisation par le haut des conditions de travail et des charges de l'armement traditionnel ;

Que le Gouvernement communique les éléments de comparaison résultant des différentes enquêtes auxquelles il a fait procéder par diverses commissions sur les conditions d'exploitation de la marine marchande face à la concurrence étrangère (2) ;

Que le Gouvernement affirme l'intérêt qu'il porte aux transports maritimes français dans la négociation et la conclusion des accords commerciaux qu'il est susceptible de réaliser avec les pays étrangers ;

Que les sociétés exportatrices bénéficiant de l'aide à l'exportation et notamment les sociétés nationales ou à participation de l'Etat soient invitées à utiliser en priorité le pavillon français ;

Que le recours aux affrètements de navires étrangers ne soit autorisé que dans le cas où l'intérêt national de cette opération est pleinement justifié ;

Que le Gouvernement s'oppose, sauf impossibilité matérielle, à l'utilisation pour ses transports nationaux des pavillons de complaisance qui portent un préjudice certain à l'armement des pays de tradition maritime et en particulier à l'armement français (3) ;

Que la coopération des compagnies françaises de navigation à la création de compagnies dans les Etats nouvellement venus à l'indépendance soit facilitée par les pouvoirs publics (4) ;

Que les lignes d'intérêt national dont l'exploitation s'avère normalement déficitaire fassent l'objet d'une étude par le conseil supérieur de la marine marchande, et d'un avis sur l'aide éventuelle qui pourrait leur être apportée ;

Qu'en ce qui concerne les conditions d'emploi, de travail et de rémunération, des liaisons suivies s'établissent entre les organisations patronales et les organisations des personnels navigant et sédentaire (5) ;

En conclusion, le conseil économique et social estime qu'il est indispensable pour l'économie nationale de maintenir à notre marine marchande un potentiel d'activité en rapport avec la vocation maritime de la France (6).

---

(1) Un amendement ainsi rédigé : « Qu'en vue de faciliter cette politique soit créée une institution de crédit maritime » a été repoussé au scrutin public par 97 voix contre 46 et 2 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 1).

(2) Un amendement tendant à la suppression de cet alinéa a été repoussé au scrutin public, par 106 voix contre 36 et 10 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 2).

(3) Un amendement tendant à supprimer la fin de l'alinéa (« et notamment... navigation ») a été repoussé au scrutin public par 120 voix contre 10 et 21 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 3).

(4) Un amendement tendant à supprimer la fin de l'alinéa (« il convient de les alléger... navigation ») a été repoussé au scrutin public par 96 voix contre 49 et 4 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 4).

(5) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial s'arrêtait après: « en cours de navigation ».

(6) Un amendement tendant à la suppression de ce paragraphe a été repoussé au scrutin public par 86 voix contre 47 et 16 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 5).

(7) Ce texte résulte de l'adoption en séance de deux amendements tendant à la suppression d'un alinéa figurant dans le texte initial de la section ainsi rédigé: « Qu'il y a lieu d'alléger les charges de l'établissement national des invalides de la marine par la suppression des avantages du régime spécial aux professionnels exerçant une activité commerciale sur le domaine maritime. » Ce vote a été acquis au scrutin public par 22 voix contre 20 et 2 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 6).

(1) L'adjonction de ce paragraphe résulte de l'adoption à main levée d'un amendement.

(2) L'adjonction de ces paragraphes résulte de l'adoption à main levée d'un amendement.

(3) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était: « Que le Gouvernement s'oppose, dans toute la mesure du possible, à l'utilisation pour ses transports nationaux des pavillons de complaisance qui portent un préjudice certain à l'armement des pays de tradition maritime et en particulier à l'armement français. »

(4) Un amendement ainsi rédigé: « Ajouter à la fin de cet alinéa: qui devront s'attacher par voie de convention, à assurer au personnel navigant des garanties du même ordre que celles prévues par les personnels d'Etat relevant de l'assistance technique », a été repoussé au scrutin public par 73 voix contre 65 et 13 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 7).

(5) L'adjonction de ce paragraphe résulte de l'adoption à main levée, d'un amendement.

(6) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement. Le texte initial était: « En conclusion, le conseil économique et social estime qu'il est indispensable pour l'économie nationale de maintenir à notre marine marchande un potentiel d'activité en rapport avec notre commerce extérieur ».

ANNEXES A L'AVIS

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement n° 13 présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.-F. O.) tendant à demander la création d'une institution de crédit maritime.

Nombre de votants 145

Ont voté pour 46
Ont voté contre 97
Se sont abstenus 2

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (46).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Thomas.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Leroy, Mabit, Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Gravier, de Maud'huy, Martial, Senet.

Ont voté contre (97).

Groupe des travailleurs :

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Plisson, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Forget, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Dumontier, Goussault, May, Mercier, Ramonet.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse, Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Gaumont, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Chardonnet, Durand-Réville, Millot.

Non inscrit. — M. Halff.

Se sont abstenus (2).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Sauvy.

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement n° 14, présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.) tendant à la suppression de l'alinéa relatif au handicap que subit l'armement français du fait de ses charges d'exploitation par rapport aux armements étrangers.

Nombre de votants 150

Ont voté pour 35
Ont voté contre 105
Se sont abstenus 10

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (35).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

Ont voté contre (105).

Groupe des travailleurs :

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Guillard, Glottin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bendjaddor, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deneux, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Forget, Génin, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Dumontier, Goussault, Mercier, Ramonet, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Gaumont, Laurent-Eynac, Malbrant, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Gravier, de Maud'huy, Millot, Senet.

Non inscrit. — M. Halff.

Se sont abstenus (10).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, May, Sauvy, Thomas.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Leroy, Mabit, Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement n° 15 présenté par le groupe des travailleurs (C. G. C.) tendant à modifier l'alinéa relatif aux charges d'exploitation de l'armement français en supprimant toute allusion à un allègement partiel par remboursement budgétaire.

Nombre de votants..... 150

Ont voté pour..... 10
Ont voté contre..... 188
Se sont abstenus..... 22

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (10).

Groupe des travailleurs :

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Thomas.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Chardonnet, Martial, Millot.

Ont voté contre (118).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deneux, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Desharats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Génin, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Auminier, Dumontier, Goussault, Mercier, Ramonet, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse, Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Gravier, de Maud'huy, Senet.

Non inscrit. — M. Halff.

Se sont abstenus (22).

Groupe des travailleurs :

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, May, Sauvy.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Leroy, Mabit, Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Gaumont, Junillon.

SCRUTIN N° 4

sur l'amendement n° 16 présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.-F. O.) (1re partie). (Amendement ayant le même objet que le précédent.)

Nombre de votants..... 148

Ont voté pour..... 48
Ont voté contre..... 96
Se sont abstenus..... 4

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (48).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Dumontier, Goussault, May, Sauvy, Thomas.

Groupe des personnalités d'outre-mer et de la zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (96).

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Deneux, Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Génin, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Mercier, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse, Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités d'outre-mer et de la zone franc. — MM. Aubé, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Gravier, de Maud'hui, Millot, Senet.

Non inscrit. — M. Halff.

Se sont abstenus (4).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Aumonier, Byé, Roche.

Groupe des personnalités d'outre-mer et de la zone franc. — M. Gaumont.

SCRUTIN N° 5

sur l'amendement n° 17, présenté par le groupe force ouvrière, tendant à la suppression de l'alinéa relatif à l'exonération consentie à l'armement de l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires.

Nombre de votants..... 148

Ont voté pour..... 46
Ont voté contre..... 86
Se sont abstenus..... 16

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (46).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Thomas.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Mabit.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (86).

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Chauchard, Defond, Demmerlé, Dumont, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, de Rosen, Saintigny, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Deneux, Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Génin, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Mercier, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse, Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des activités diverses et classes moyennes : MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Gravier, de Maud'huy, Millot, Senet.

Non inscrit : M. Halff.

Se sont abstenus (16).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Byé, Dumontier, Goussault, May, Ramonet, Sauvy.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Leroy, Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Gaumont, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

SCRUTIN N° 6

sur les amendements n°s 18 et 19 tendant à la suppression de l'alinéa relatif à l'allégement des charges de l'Etablissement national des invalides.

Nombre de votants	44
Ont voté pour	22
Ont voté contre	20
Se sont abstenus	2

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (22).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Charuau, Jeanson, Levard, Liénart.

C. G. T. — MM. Barjonet, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Le Brun, Miniou, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Degris, Goudy, Sidro, Tribié.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Gondouin, Hervouet.

Groupe de l'U. N. A. F. — M. Mabit.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (20).

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Chauchard, Defond, Dumont, Guillard, Kruger.

Groupe de l'agriculture. — MM. Deneux, Havard, Najah, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de l'artisanat. — MM. Duhamel, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Dumontier, Goussault, May.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — M. Buy.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Malbrant.

Non inscrit : M. Halff.

Se sont abstenus (2).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Byé.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Gaumont.

SCRUTIN N° 7

sur l'amendement n° 25 (nouveau) tendant à assurer au personnel navigant dans les Etats nouvellement venus à l'indépendance des garanties analogues à celles du personnel d'Etat relevant de l'assistance technique.

Nombre de votants		147
Ont voté pour		61
Ont voté contre	73	
Se sont abstenus	13	

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (61).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandre, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bieheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Dumontier, Goussault, May, Sauvy, Thomas.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Mabit.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (73).

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Chauchard, Defond, Demmerlé, Dumont, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, de Rosen, Saintigny, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deneux, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Génin, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Lutfalla, Moch.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. MM. Alexandre, Aumonier, Mercier.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Durand-Réville, Gravier, de Maud'huy, Senet.

Se sont abstenus (13).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Ramonet.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Leroy, Vinot.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Gaumont, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Chardonnet, Millot.

Non inscrit. — M. Halff.

SCRUTIN N° 8

sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants	150
Ont voté pour	138
Ont voté contre	1
Se sont abstenus	11

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (138).

Groupe des travailleurs :

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Babau, Beyaert, Blaise, Bothereou, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro, Tribié, Ventejol.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Demmerlé, Ducros, Dumont, Gingembre, Guillard, Glotin, Goudaert, Kruger, Laguionie, Lalou, Mayolle, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, Rosen (de), Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Beghain, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deneux, Chatras, Chégut, Collet, Dalle, Deleau (J.), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Ferté, Génin, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Lequertier, Lescourret, Najah, Nové-Josserand, Robin, Van Graefschepe.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Goetze, Le Hénaff, Lutfalla, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Colomer, Dallant, Duhamel, Lachachi, Lecœur, Séné.

Groupe des personalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Dumontier, Goussault, May, Mercier, Ramonet, Thomas, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Antoni, Durand, Gaussel, Harasse, Lamy, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Gaumont, Junillon, Laurent-Eynac, Malbrant, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Gravier, Maud'huy (de), Martial, Millot, Senet.

Non inscrit. — M. Halff.

A voté contre (1).

Groupe des personalités choisies en raison de leur compétence. — M. Sauvy.

Se sont abstenus (11).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Jeanson, Lagandré, Levard, Liénart, Sulter, Vansieleghem.

Groupe des personalités choisies en raison de leur compétence. — M. Byé.

Groupe de l'U. N. A. F. — M. Mabit.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.